nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

MEB-Test-Report:

- 146.2 von Trix
- TT-Altbau-01 von Tillig
- TT-103 von Kühn
- Bay. EG1 von Brawa
- T44 der SJ von Trix
- Fachwerkbrücke von Noch
- Entkupplerplatte von Kadee
- Kilometersteine von Busch
- Praktische Schotterhilfe

Sachsen-Liebe

Schubert-Komposition in H0 und H0e

Hafen-Anlagen

Railzminiworld, Teil 3

Leiser Abschied von der 110

Eine Legende verschwindet

Die Dirschauer Brücken

Begehrtes Zielobjekt





200 Jahre Richard Hartmann

Der große deutsche Lok-Pionier

Werkstatt

- Lok-Beschilderung
- Laubbaum-Herstellung
- Modellfoto-Workshop

Inhalt



78 Wie ä bissel hibsch

Die Heimanlage von Hans-Heinrich Schubert zitiert Vorbildszenen aus der Gegend um Freital-Hainsberg.



14 König von Chemnitz

Richard Hartmanns Maschinenbau prägte im 19. Jahrhundert den Ruf Sachsens als Industrieregion.

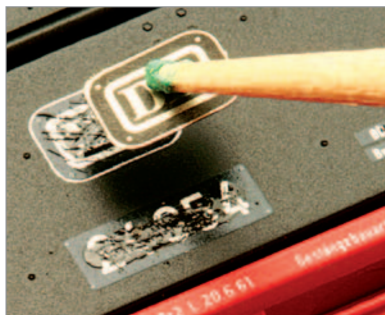
E-Lok-Spätsommer 24

Allmählich geht die Zeit der E 10 zur Neige. MEB begleitete eine Zugfahrt auf dem DB-Star von Donauwörth nach Aalen.



48 Der letzte Pfiff

Beschriftungen entscheiden übers Gelingen: Jörg Chocholaty gibt Einblick in einige Techniken.





Titel: Fahrzeuge Gützold, Bemo, Figuren Preiser, Krauthauser. Gestaltung und Foto: Michael Robert Gauß

30 Geschichtsstunde

Am 1. September 1939 standen die Weichselbrücken von Dirschau im Fokus des Weltgeschehens.



BERLINER S-BAHN

Gegen die Wand



Foto: Brüggemann

Doppelstockwagen aus Schleswig-Holstein helfen in Berlin aus.



Hinweistafeln zeigten am 20. Juli den eingestellten Betrieb am Alex an.

● „Ein Konzern, der weltweit im Geschäft mit der Mobilität führend sein will, sollte in der Lage sein, diese Mobilität in der deutschen Hauptstadt zu gewährleisten." Den Worten der Berliner Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer (SPD), wäre an sich nichts hinzuzufügen – außer den Meldungen, die sich seit Anfang Juli geradezu überstürzten. Außer zu Kriegszeiten mussten technisch bedingt noch nie in der Geschichte der Berliner S-Bahn nahezu drei Viertel des Verkehrs eingestellt werden. Nach der Wiedereröffnung der Ringbahn und der durchgreifenden Erneuerung des Fahrzeugparks 1996 bis 2004 schien das traditionsreiche Verkehrsmittel der Hauptstadt wieder an alte Erfolge anknüpfen zu können. Und jetzt: Zugausfälle, Taktausdehnungen, Linieneinstellungen, Ersatzverkehre, Umleitungen und Ausweichrouten über BVG-Linien. Ab dem 20. Juli verkehrte für drei Wochen keine S-Bahn mehr zwischen Zoo und Ostbahnhof! 19 S-Bahn-Stationen konnten nicht mehr bedient werden. Grund der massiven Ausfälle: Nach Unfällen Anfang Mai (MEB berichtete) verfügte das Eisenbahnbundesamt (EBA) drastisch verkürzte Untersuchungsintervalle für die Achsen der neuen S-Bahn-Stammbaureihe 481/482, welche die S-Bahn GmbH auch zusagte. Doch offensichtlich hielt sie sich nicht daran. Kontrollen des EBA ergaben, dass die S-Bahn ihre Züge auch nach Fristablauf auf Touren schickte. Ob der junge S-Bahn-Vorstand Dr. Tobias Heinemann davon wusste, ist nicht klar. Der Mutterkonzern nahm die Misere zum Anlass, den erst vor zwei Jahren bestellten Heinemann und drei weitere S-Bahn-Vorstände abzulösen. Die Staatsanwaltschaft ermittelt gegen sie wegen gefährlichen Eingriffs in den Bahnbetrieb – auch das ein Novum. Kritiker wie der Berliner Fahrgastverband IGEB, der VCD oder politische Parteien wie B90/Grüne und „Die Linke" sehen die Ursache des Dilemmas indes weniger bei der S-Bahn selbst. So verweisen die Grünen-Abgeordneten Winfried Herrmann (MdB) und Claudia Hämmerling (MdA) auf das „Qualify & Qualify Plus Portfolio" der Konzernmutter DB AG von 2005, das Kürzungsmaßnahmen bei der S-Bahn als wichtigen Bestandteil für den Börsengang belegt. Auch mit dem neuen DB AG-Vorstandschef Dr. Rüdiger Grube ist der Börsengang nicht vom Tisch. Hans-Werner Franz, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB), bringt es auf den Punkt: „Wenn diese Vorgaben nicht grundlegend verändert werden, fährt die S-Bahn gegen die Wand." Diese Vorgaben bewirkten, dass es so gut wie keine Reservefahrzeuge gibt, da die S-Bahn zum Beispiel etliche 485-Einheiten („Coladosen") verschrotten ließ. Als neuer S-Bahn-Chef wurde Peter Buchner (42) bestellt. Er gehörte 1989 zu den Gründern des Fahrgastverbandes „Pro Bahn" in München. Bis Ende des Jahres ist in der Hauptstadt noch mit Einschränkungen im S-Bahn-Verkehr zu rechnen. DB Regio bietet zwischen Berlin-Ostbahnhof und Potsdam einen verdichteten Takt auf den Ferngleisen der Stadtbahn an, auch die BVG zeigt sich solidarisch: Sie setzt den Ferienfahrplan außer Kraft und verstärkt Bus- und U-Bahn-Linien. Erst ab Neujahr, laut bisherigen Planungen, wird die S-Bahn wieder nach dem normalen Fahrplan verkehren.



Fotos (2): Emersleben

Sogar Münchner 423-Triebzüge wurden für das Notprogramm nach Berlin geholt.

MUSEUMSBAHN

„Fladungen Classics" 2009



Der Rennsteig-Hirsch 94 1538 trifft bei den „Fladungen Classics" in der Nähe des Bahnhofs Fladungen einen Setra-S6-Omnibus aus dem Jahr 1960.

Foto: Gross

● Unter dem Motto „Klamotten, Blech und Oldies" fanden am 4. und 5. Juli 2009 die „Fladungen Classics" zum zweiten Mal statt. Den geschätzten 15000 Besuchern wurde neben hunderten von automobilen Oldtimern aller Marken und dem herrlichen Ambiente der Stadt auch in Sachen Bahn einiges geboten. So dampfte am Samstag zum Auftakt ein komplett ausverkaufter Dampfsonderzug, gezogen vom „Rennsteighirsch" 94 1538 der Rennsteigbahn, von Ilmenau über die Steilrampe des Rennsteigs bis ins fränkische Fladungen, das sich an diesem Wochenende in die Zeit der 50er- und 60er-Jahre zurückverwandelte. Am Nachmittag gab es dann einen Fotogüterzug mit 94 1538, bei dem ein Oldtimerbus (Setra S6) mit auf dem Programm stand. Mit dem Rhönzügle, gezogen von der 98 886, wurde dann am Sonntag gedampft, auch dabei kam einer der Setrabusse zum Einsatz: So konnte man eine Fahrt mit dem Oldiebus in Fladungen beginnen und im gut zehn Kilometer entfernten Ostheim in den Zug umsteigen, um zurückzukehren.



Foto: Pinkhasik

Am 5. Juli 2009 steht 189 912 mit dem Sonderzug DPE 37993 nach München Ost abfahrbereit in Köln Hbf. Die Lok des italienischen Unternehmens RTC, wirbt für das Projekt „CREAM" zur Förderung und Entwicklung des europäischen Schienenverkehrs.

Es grünt so grün mit eignem Grün



Dr. Karlheinz Haucke

Es muss ja nicht immer Blattsalat sein, schon wegen der armen Karnickel. Aber Grünes tut, sieht man mal von solchen aus der Art geschlagenen Exemplaren wie dem grünen Knollenblätterpilz ab, nicht nur den Augen, sondern zumeist sogar unserem Magen gut.

Dass allzuviel Grün aber auch auf den Magen schlagen kann, lassen die Reaktionen einiger weniger Modellbahner vermuten, die ob unserer grünen Revolutions-Serie den Aufstand proben. Zugegeben, wer bereits alle Kenntnisse und das handwerkliche Können nebst Werkzeug besitzt, dem mag ein solches auf schrittweisen Zugewinn angelegtes Modellbaumseminar überflüssig erscheinen.

Sicher, auch ich habe meine ersten Modell- und andere Bäume schon als Kind gepflanzt. Erstere, übrigens auch aus Naturmaterial, sehen noch immer gar nicht so übel aus, letztere fielen längst einem Rodungswütigen zum Opfer. Doch habe zumindest ich nicht vergessen, einmal klein angefangen zu haben.

Nun ist endlich mal ein Profimodellbauer, dessen Künstlermodellbäume selbst wissenschaftlich ausgerichtete Dioramen renommierter Museen zieren, bereit, sein Können, sein Wissen und seine Erfahrungen mit unseren Leserinnen und Lesern zu teilen, und dafür soll uns der Platz zu schade sein?

Das, bin ich überzeugt, wäre der falsche Ansatz. Schließlich wollen wir jedenfalls nicht Herrschaftswissen für uns behalten, sondern jeden und jede in die Lage versetzen, mit einfachen Mitteln ihre Anlagen kreativ und individuell aufzuforsten.

Aufbäumen statt Einknicken ist angesagt!

Bahnwelt Aktuell

HEILIGENHAUS

Schwebender Rungenwagen


Foto: Wirtz

Die Freigabe der Waggonbrücke für den Rad- und Fußgängerverkehr erfolgt voraussichtlich Ende September 2009.

● In Heiligenhaus wurde am 26. Juni 2009 die erste Waggonbrücke Deutschlands auf ihre Widerlager gehoben. Der Abschnitt Kettwig – Heiligenhaus der Bahnstrecke Essen – Velbert – Wülfrath – Wuppertal wurde bereits 1967 stillgelegt. Kurz danach wurde die Brücke über die Bahnhofstraße zurückgebaut. In den letzten Jahren wurden im Ballungsraum Rhein-Ruhr-Wupper mehrere stillgelegte, landschaftlich reizvolle Bahntrassen zu Rad- und Wanderwegen umgebaut, darunter auch ein Teilabschnitt westlich von Heiligenhaus. Ein neues Highlight dürfte die Waggonbrücke in Heiligenhaus sein, die eine weitere Lücke im „Alleenradweg Niederbergbahn" schließt. Dieser rund 22 Kilometer lange Radweg ist ein Gemeinschaftsprojekt der Städte Heiligenhaus und Velbert sowie des Kreises Mettmann. Als Brücke dient ein Flachwagen der Bauart Rgs-w 672. Dieser wurde im April 2009 mit einem Spezialtransporter vom Standort Saarlouis ins 400 Kilometer entfernte Arnsberg gefahren. Dort wurde der Waggon aufgearbeitet. Die Rungen dienen als Geländerpfosten für ein Netzgeländer mit Edelstahl-Handlauf. Die noch vorhandenen Widerlager der ehemaligen Brücke über die Bahnhofstraße wurden saniert. Beiderseits der Bahnhofstraße wurden Ortbetonplatten hergestellt und kurze Gleisroste einbetoniert. Die Drehgestelle der Waggonbrücke ruhen auf diesen Gleisrosten und haben dabei gleichzeitig die ingenieurtechnische Funktion eines Rollenlagers. An einem Drehgestell ist der Waggon durch Anschweißen einer Achse fixiert, das andere Drehgestell bleibt beweglich, so dass sich der Waggon in Längsrichtung ausdehnen kann und somit bei temperaturbedingten Dehnungen keine Spannungen entstehen können.



Foto: Völk

Ein ungewöhnlicher ICE 1 machte sich am 30. Juni 2009 auf den Weg nach Hamburg. Ohne zweiten Triebkopf startete ICE 682 als Ersatzzug in München. Lediglich eine schnöde Schlussscheibe zeigte das Zugende des auf den Namen „Itzehoe" getauften ICE an.


Foto: Henschel

Im letzten Jahr erlitten die beiden O&K-Loks (Bj. 1979) „Max" und „Moritz" der Bahnen der Stadt Monheim bei einem Frontalzusammenstoß auf dem betriebseigenen Netz schwere Schäden. Bei der Westfälischen Lokomotiv-Fabrik (Reuschling) in Hattingen konnten die Maschinen in den letzten Monaten wieder rekonstruiert werden. Am 18. Juli 2009 konnte „Max" als Vertretung eines defekten Schienenbusses auf der Ruhrtal-Bahn zwischen Hagen und Bochum-Dahlhausen beobachtet werden.

Zwischenhalt

■ **Thomas Becken,** Gründer der Prignitzer Eisenbahn PEG (1996) und Vorstand der PE Arriva AG, tritt als Geschäftsführer der Arriva Deutschland GmbH zurück. Er bleibt dem Unternehmen in beratender Funktion erhalten.

■ **Der Achsbruch** an einem ICE3 im Juli 2008 in Köln ist auf einen Materialfehler zurückzuführen. Die Staatsanwaltschaft Köln, die die Untersuchungen leitete, konnte keine Fehler bei DB AG-Verantwortlichen feststellen. Die DB AG hatte anschließend die Wartungsintervalle verkürzt, neue Ultraschall–Messanlagen angeschafft und zusätzliches Wartungspersonal eingestellt.

■ **In Kiel** baut die DB AG eine neue Triebwagenwerkstatt. Dort sollen unter anderen die neuen 648 der RB Schleswig-Holstein gewartet werden.

■ **Bombardier** liefert für die DB AG 22 Triebzüge „Talent 2". Sie sollen unter anderen in Franken eingesetzt werden. In Hennigsdorf nördlich von Berlin hat der Hersteller eine neue Endmontagehalle in Betrieb genommen. Dort wird der „Talent 2" zusammengebaut.

■ **Das Schienenfahrzeugwerk Delitzsch** plant den Einstieg in die Lokomotivunterhaltung. Das ehemalige Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) mit Spezialisierung auf Reisezugwagen ist seit 2005 privatisiert und musste neue Felder erschließen.

■ **Die FS und die SBB Cargo Italia** haben dem Waggonvermieter GATX das Vertrauen entzogen und wollen vorerst keine GATX-Waggons mehr transportieren. Eine Achse an einem Kesselwagen des Vermieters brach und führte zu einem schweren Eisenbahnunglück in Viareggio.

■ **Tognum** wird zwei Aufträge im Bahnbereich von Siemens TS und Bombardier ausführen: Das Unternehmen liefert für die SNCF-Güterzuglok-Baureihe BB 475 000 insgesamt 113 Dieselmotoren.

■ **Cisalpino** kommt nicht aus den Schlagzeilen: Der neue (und mit zwei Jahren Verspätung ausgelieferte) ETR 610 ist anscheinend zu schwer für die Gotthard-Trasse, so dass er dort möglicherweise nur ohne Nei-

MUSEUMSBAHN

Sommerfest im DB-Museum Halle

● Am 4. und 5 Juli 2009 fand im DB-Museum Halle/Saale das alljährliche Sommerfest statt. Vor allem Dampfloks aus anderen Bahnbetriebswerken fanden den Weg nach Halle, um für die Hauptuntersuchung der Hallenser Lok 03 1010 zu werben. Gastloks konnten aus Arnstadt, Leipzig, Ilmenau, Berlin, Lutherstadt Wittenberg und anderen Städten an der Drehscheibe fotografiert werden. 52 8177 aus Berlin war mit einem Benefizzug, dessen Einnahmen für die 03 1010 bestimmt sind, um Halle unterwegs.



Stimmungsvolle Nachtaufnahme: Zahlreiche Dampfer waren zum Sommerfest nach Halle gekommen.

Foto: Nolte

DAMPFBAHN FRÄNKISCHE SCHWEIZ E. V.

35 Jahre DFS



Foto: Gross

Die vereinseigene 64 419 überquert die 1930 in Betrieb genommene Hindenburgbrücke kurz vor dem Bahnhof Behringersmühle.

● Mächtig Dampf gab es am 12. Juli 2009 im wunderschönen Wiesenttal. Der Verein Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V. (DFS) feierte seinen 36. Geburtstag. Zu diesem Anlass gab es in Ebermannstadt ein großes und sehr gut organisiertes Bahnhofsfest: Neben einer Echtdampf-Gartenbahn der „Bayreuther Gartenbahnen" für die kleinen Besucher gab es auch informative Führungen durch das Museumsgelände des Vereins. Bereits um 9 Uhr starteten im Stundentakt die Sonderfahrten auf der gut 16 Kilometer langen Museumsbahn zwischen den Bahnhöfen Ebermannstadt und Behringersmühle. Zum Einsatz kamen neben den vereinseigenen Dampfern, 64 491, Baujahr 1940, und der 1930 gebauten Lok ELNA, auch zwei historische Diesellokomotiven: Die ebenfalls 1940 gebaute V36123 sowie die 53 Jahre alte V60 114 (beide DFS). Im Wechsel wurden so zwei museale Wagengarnituren durch das romantische Tal der Wiesent gezogen. Infos zur Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V. im Internet : www.dfs.ebermannstadt.de

getechnik eingesetzt werden kann. In diesem Fall droht SBB-Chef Andreas Meyer mit der Nichtabnahme der Garnituren.

■ **In Gliwice** (Gleiwitz, Polen) sollen nach dem Willen des Bürgermeisters und des niederschlesischen Verkehrsverbundes keine Straßenbahnen mehr fahren. Die Infrastruktur befinde sich in einem schlechten Zustand und die Großstadt könne sich moderne Niederflurstraßenbahnen nicht leisten.

■ **Seit Ende Juli** gelten in Deutschland einheitliche Entschädigungsverfahren für Bahnkunden: Sie können unabhängig vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ihre Ansprüche mit einem einheitlichen Formular geltend machen.



Foto: Schreiber

Loktausch am Nachtzug: Die weißen GVG-(Georg Verkehrsorganisation)-Holzroller, Ex-DR-E 11 (109-1 bis 109-3) sind derzeit alle nicht mehr einsatzfähig. Um den Nachtzug Berlin – Malmö weiterhin betreiben zu können, wurde eine Lok der HGK (Häfen und Güterverkehr Köln) angemietet. 185 586 wirbt für die Firma Rheinbraun-Brennstoffe. Am ersten Einsatztag, 2. Juli 2009, vor dem Euronight fährt sie gerade aus dem Tunnel vom Berliner Hauptbahnhof (tief) in Richtung Berlin-Lichtenberg zur Abstellung.

YOUNGTIMER

140 423 abgestellt

● Ihre letzte Fahrt hatte die letzte blau-beige lackierte E 40 der DB AG, 140 423, am 10. Juni 2009, als sie nach dem Einsatz vor einem Kesselwagenzug aus Karlsruhe in Mainz-Bischofsheim ins Bw einrückte und dort wegen des aktuellen Loküberhangs als Reserve abgestellt wurde. Die letzte aktive orientrote E 40, 140 024, ist noch unterwegs. Ihr äußeres Erscheinungsbild mit weißem Latz auf der Front wirkt allerdings inzwischen arg heruntergekommen, dennoch steht die Maschine bei Fotografen als Farbexot hoch im Kurs.



Foto: Mann

140423 wird nach ihrer letzten Fahrt jedoch nicht dem Schneidbrenner zum Opfer fallen, sondern ist als Museumslok auserkoren.



Foto: Bergelt

Am 30. Juni 2009 ist 140 024 mit einem leeren Kesselzug von Rhäsa nach Neustadt (Donau) unterwegs und passiert die verwaisten Anlagen des ehemaligen Bw Chemnitz.



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Mann

Unser Rätsel führt uns in eine bekannte Urlaubsregion, die schon 1863 ihren Bahnanschluss bekam und zur Jahrtausendwende durch einen spektakulären Brückenschlag die Möglichkeit erhielt, ihre lange durchschnittene Gesamtstrecke wieder zu befahren und auch eine Neubaustrecke auf ehemaliger Trasse ins nahe Ausland konnte kurz darauf eröffnet werden. Heute bestreiten den Gesamtverkehr moderne Dieseltriebwagen eines Schweizer Herstellers im (Halb-)Stundentakt, und sogar ein Intercity erreicht den Endbahnhof am Meer, wo auch das Betriebswerk der DBAG-Tochter angesiedelt ist. So kommt am Wochenende eine 218 mit drei Intercitywagen auf diese Strecke und bietet Urlaubern eine Direktverbindung aus Schwaben und dem Ruhrgebiet. Welchen Bahnhof suchen wir?

Schicken Sie die richtige Lösung bis zum 15. September 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „Ausbildungszug Gefahrgut“. Gewonnen haben: Lehmann, A., 04329 Leipzig; Müller, Knut-Olaf, 46446 Emmerich; Böhme, Frank, 04451 Borsdorf; Klemm, E., 04205 Leipzig; Mock, A., 39175 Gerwisch; Dircks, Frank, NL-6127 CA Grevenbicht; Minschke, Bernd, 39340 Haldensleben; Rösch, B., 74523 Schwäbisch-Hall; Kratsch, D., 60528 Frankfurt; Kröner, M., 72336 Balingen; Sauren, S., 40764 Langenfeld; Kürschner, Susann, 87439 Kempten; Plath, Karsten, 39517 Tangerhütte; Arbesmann, N., 90443 Nürnberg; Gries, Andreas, 01904 Neukirch; Schmidt, Markus E., 72770 Reutlingen; Schönrock, Gerd, 14467 Potsdam; Kussatz, W., 17279 Lychen; Gitter, R., 02625 Bautzen; Wallmann, H., 22765 Hamburg.

Im Zusammenhang mit dem „Osthafen Sommer“ feierte die Hafenbahn Frankfurt(M) am 11. und 12. Juli 2009 ihr 150-jähriges Bestehen. Neben zahlreichen Aktivitäten wurde die neu ausgelieferte Vossloh-G1000BB der „Hafen Frankfurt Managementgesellschaft mbH“ (HFM) mit der Bezeichnung D2 einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Als leistungsstärkstes Triebfahrzeug der HFM erhielt es die folgende Nummer gemäß NVR: 92 80 1271 027-5 D-HFM. Auf dem Foto ist das neue Triebfahrzeug im Einsatz vor dem Pendelzug im Hafenbahngelände am 11. Juli 2009 zu sehen.



Foto: Gerlach

BREGENZERWALDBAHN

Tag der offenen Remisentür

● Die Bregenzerwaldbahn (BWB) veranstaltete am 20. und 21. Juni 2009 einen Tag der offenen Remisentür in Bezau, wo man schon am frühen Morgen bei einem Frühstück in der Remise dem Lokheizer beim Anheizen über die Schulter schauen konnte. Auch der frisch renovierte Bahnhof Bezau stand wie alle Diesel- und Dampflokomotiven zur Besichtigung bereit. Im Einsatz auf der 760-mm-Schmalspurbahn von Bezau nach Schwarzenberg war an beiden Tagen die Lok U 25 (Ex-ÖBB-298.25), die im Jahr 1902 von der österreich-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft Wien für die BWB gebaut wurde. Wegen des großen Besucheransturms wurde zu den geplanten Fahrten am 20. Juni noch ein Extra-Zugpaar kurzfristig organisiert.


Foto: Heilmann

Lok 2091.08 am 20. Juni 2009 mit einem extra eingelegten Sonderzug auf der 68 Meter langen Sporeneggbrücke auf der Fahrt nach Schwarzenberg.

PRIVATBAHN

Maxima auf Probe


Foto: Rainer Albrecht

Premiere hatte die „hvle“-Maxima in Südthüringen. Sie fuhr nach Könitz, wo sie einen 2106-Tonnen-Zug mit Magnesiumkalk abholte und nach Jüterbog brachte.

● Das niederländische Lok-Leasingunternehmen „OX-traction N. V.“ will noch ab Sommer eine Maxima 40 CC potentiellen Leasingnehmern für Probeeinsätze zur Verfügung stellen. Den interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) soll ermöglicht werden, die operativen Betriebskosten der Maxima mit denen anderer Loktypen im realen Betriebsdienst zu vergleichen. Zudem will „OX-traction“ das breite Einsatzspektrum der Maxima demonstrieren. So könnte die 3600 kW starke Maxima bisherige Doppeltraktionen leistungsschwächerer Loktypen ersetzen. „OX-traction“ hatte bereits 2007 bei Voith 15 Maxima 30 CC und 40 CC geordert. Zudem wurde ein Rahmenvertrag über weitere 23 Maxima abgeschlossen. Voith ist mit 44 Prozent an „OX-traction“ beteiligt. Als erste Maxima wurde im April 2009 die 1264 005 an „Ox-traction“ übergeben und an das EVU Locon vermietet. Das polnische EVU „LOTOS Kolej Spolka z.o.o.“ wird die Maxima 40 CC mit der Nummer 92 80 1264 002-7 D-VTLT für voraussichtlich zwölf Monate im Güterverkehr auf polnischen Gleisen einsetzen. Bombardier wird zuvor mit der Lok, zur Erprobung des polnischen Zugsicherungssystems SHP, Testfahrten auf dem Testgelände der ZWUS Katowice durchführen. Im Juni wurde die Maxima mit der Fabriknummer 30018/2008 auf die anstehenden Probe- und Abnahmefahrten für die Zulassung in Polen vorbereitet.

TOP und FLOP



TOP: Mehr Sicherheit

Die größten privaten Anbieter von Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Abellio, Arriva, „BeNEX“, Keolis und Veolia, wollen mit den Gewerkschaften Transnet, GDBa, GDL und verdi einen Rahmentarifvertrag für ihre Mitarbeiter aushandeln. Dieser soll einheitliche und verbindliche Grundbedingungen für die Arbeitnehmer gewährleisten. Für die Mitarbeiter der Unternehmen ist dies ein gutes Zeichen und schafft eine verlässliche Grundlage bezüglich ihrer Arbeitsbedingungen.



FLOP: Nahverkehr in Steuer-Falle?

Bisweilen hatten wir hier aus Mitteilungen des Bundes der Steuerzahler (BdS) zitiert. Nun allerdings musste sich auch die MEB-Redaktion wundern: Bei Vorschlägen zur Einsparung brachte der Präsident des BdS, Karl-Heinz Däke, die Streichung der Regionalisierungsmittel ins Gespräch. Vielleicht sollte der Steuerzahlerbund auch einmal über seine soziale Verantwortung nachdenken. Der öffentliche Nahverkehr dient vor allem auch jenen, die zwar nur wenig oder gar keine Steuern zahlen, aber deshalb auf öffentlichen Verkehr angewiesen sind, da sie sich kein Auto leisten können! Außerdem müsste das eingesparte Geld umgehend in den dann erforderlichen Straßenausbau gesteckt werden: Ökologischer Wahnsinn!

Eisenbahnfreunde Wetterau e. V.

Wieder mit Dampf



Bf Münzenberg: Bei ihrem ersten Planeinsatz startet die frisch restaurierte Lok 1 mit ihrem Museumszug gerade zur Rückfahrt nach Bad Nauheim Nord.

Foto: Gerlach

● Nach erfolgter Hauptuntersuchung in Krefeld und Rückkehr am 20. Juni 2009 konnten die Eisenbahnfreunde Wetterau am 5. Juli 2009 erstmals seit 1998 wieder ihre Lok 1 planmäßig vor dem Museumszug auf ihrer Strecke Bad Nauheim Nord – Griedel – Münzenberg einsetzen. Bei der Nassdampftenderlokomotive handelt es sich um den Henschel-Typ „Bismarck". Die Lok wurde im Jahre 1904 gebaut und an die Marburger Kreisbahn geliefert, wo sie bis 1972 im Einsatz war. Von 1972 bis 1988 war die Lok als Denkmal in Dreihausen aufgestellt, bevor sie als Dauerleihgabe zu den Eisenbahnfreunden Wetterau kam und dort 1990 wieder in Betrieb genommen wurde.

Der Schwellenleger

Berliner S-Bahn: Gegen die Wand

● In der Geschichte der Berliner S-Bahn sind Betriebseinstellungen, zum Teil für lange Zeit, nicht wirklich neu. Bisherige Betriebseinstellungen hatten jedoch fast immer (welt-)politische Ursachen, ob am Ende des Zweiten Weltkrieges, bei zwei Streiks der West-Berliner Reichsbahner 1948 und 1980 oder dem Boykott der West-Berliner nach dem Mauerbau 1961. Auch während der Generalüberholung der Stadtbahntrasse 1994 bis 1998 fuhr die S-Bahn, und selbst die ach so marode DR in der noch maroderen DDR konnte die (Ost-)Berliner S-Bahn stets als einen funktionierenden und regelmäßig unterhaltenen Betrieb präsentieren. Was dagegen im Juli dieses Jahres geboten wurde, musste auch den stoischen Berlinern Tränen in die Augen treiben, oft genug Tränen der Wut. Zwar reagierten viele von ihnen dann wieder pragmatisch, nutzten die Umleiterverkehre, bildeten Fahrgemeinschaften oder stiegen aufs Fahrrad um. Doch ob sie alle wieder zur S-Bahn zurückkehren?

PRIVATBAHN

Personenzüge auf Vattenfall-Kohlebahn

● Anlässlich des Dorffestes in Koppatz nahe Cottbus hat sich das Unternehmen Vattenfall am 11. Juli 2009 mit drei Personenzugfahrten auf der Kohlebahn von Koppatz in das Kraftwerk Jänschwalde und retour beteiligt. Mit den drei Pendelfahrten je Richtung wollte Vattenfall auch die Bürger über die gegenwärtige Ertüchtigung der Bahnlinie von der Grube Welzow zum Kraftwerk Jänschwalde informieren. Zum Einsatz an dem Personenwagen der Gattung Bghw des Lausitzer Dampflok-Clubs (LDC) kamen die Lokomotiven 4-1186 und 4-1228 der Baureihe EL 2 in Sandwich-Bespannung. Seit über 15 Jahren ist dies wieder einmal eine Personenbeförderung auf den Gleisen des Energieriesen Vattenfall mit Lokomotiven des eigenen Unternehmens.



Foto: Heilmann

Lok 4-1186 ist am 11. Juli mit dem Pendelzug Koppatz – Kraftwerk Jänschwalde auf der Rückfahrt nach Koppatz nahe Neuendorf.



Foto: Marquardt

Vom 22. bis 24. Juni 2009 fanden zwischen Augsburg und Buchloe Messfahrten mit der neuen Diesellokbaureihe Gravita von Voith statt. Die beiden Gravita-10BB (L04-10001 und L04-10003) kommen gerade in Buchloe an. Die blaue Lok umfuhr in den Endbahnhöfen stets die schwarze Maschine, um an der Zugspitze zu verkehren. Die Gravita wurde erstmals bei der vergangenen Innotrans (9/2008) vorgestellt. Die DBAG bestellte 130 Rangierloks dieses Typs.

Bahnwelt Aktuell

Zeitreise

Foto: Rainer Heinrich



Wahrhaft eine Endstation: Die Haltestelle Hermannshof wirkt beinahe wie das Ende der Welt.

Hermannshof in Vorpommern

Lang ist's her, dass die Franzburger Kreisbahn eine Handvoll kleiner Gemeinden mit Stralsund verband. Im Jahr 1893 wurde die Aktiengesellschaft gegründet und bereits zwei Jahre später wurde das 66 Kilometer lange Netz in Betrieb genommen. Die meterspurige Kleinbahn erschloss das Hinterland Stralsunds in westlicher Richtung. Das Fracht- und Reisendenaufkommen in Orten wie Altenpleen, Buschenhagen, Barth, Divitz und auch Hermannshof, um nur einige zu nennen, reichte nicht zu einem dauerhaften Auskommen. Früh schon kam das Ende für die Franzburger Kreisbahn: Ab 1961 wurden immer weniger Streckenkilometer von der Bahn bedient. Zehn Jahre später war endgültig Schluss. Der letzte Abschnitt, der noch befahren wurde, führte von Barth nach Hermannshof. Die Strecke wurde anschließend abgebaut. An die Franzburger Kreisbahn erinnern heute jedoch noch einige Fahrzeuge, die das Ende überlebten: Vor allem die Dampflok „Franzburg“ und der Dieseltriebwagen T42 (VT 137532) stehen heute noch beim Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) in Bruchhausen-Vilsen im Dienst.

Foto: Schumacher



Man muss schon sehr genau hinsehen, um die Spuren der Franzburger Kreisbahn zu finden.

SCHWEIZ

100 Jahre

Die 19 Kilometer lange Strecke zwischen Davos und Filisur wurde 1909 in Betrieb genommen. Aus diesem Anlass fanden am Wochenende 4./5. Juli 2009 entlang der Strecke Geburtstags-Feierlichkeiten statt. Die Rhätische Bahn setzte authentische Zugkompositionen aus der Zeit zwischen der Eröffnung der Strecke und der Gegenwart ein. Diese konnten mit normalen Fahrkarten benutzt werden. Die Züge verkehrten im Halbstunden-Takt zwischen den beiden Bahnhöfen Filisur und Davos-Platz. An den Unterwegsstationen fanden spezielle Geburtstags-Veranstaltungen statt.



Foto: Bachtler

Der erste Sonderzug des Tages wurde von einer Rarität auf den Gleisen der RhB gezogen: Die einzig erhaltene E-Lok aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, Ge 4/6 Nr. 353, Baujahr 1914, ist nur selten im Betriebsdienst anzutreffen. Einem historischen Güterzug wurden zwei epochengerechte, zweiachsige Personenwagen angehängt. Diese Komposition steht in der Morgensonne am Gleis 1 der Station Davos-Platz zur Fahrt nach Filisur bereit und wird sich wenige Minuten später in Bewegung setzen.

REGIOSHUTTLE

Ausfall wegen Brand

Kein gutes Jahr für deutsche Schienenfahrzeuge: Nach der Berliner S-Bahn (siehe Hauptmeldung), in Italien verkehrenden Kesselwagen und, wieder mal, einigen NeiTec-Zügen gab es nun ab Mitte Juli bei allen Fahrzeugen des Typs Regioshuttle 1 (RS 1) Probleme mit den Abgas-Turboladern, die jetzt ausgetauscht werden müssen. Fahrzeuge mit einer Laufleistung von mehr als 180000 Kilometern seit der letzten Aufarbeitung waren sofort außer Betrieb zu nehmen. Ende Juni brannten kurz nacheinander zwei RS 1. Mehrere Bahnunternehmen (ODEG, PEG, City-Bahn Chemnitz, DB Zug-Bus Alb-Bodensee – RAB) mussten Zugläufe kürzen, solo statt doppelt oder dreifach fahren oder auf Teilstrecken den Verkehr einstellen. Die ODEG hatte die Turbolader bis Ende Juli ausgetauscht; die RAB musste zeitweilig bis zu 36 RS 1 abstellen.



Foto: Dollinger

Weil die Ersatz-ICE zum kleinen Fahrplanwechsel eingestellt wurden und wieder echte ICE fahren, wurde die frisch lackierte 103 245 wieder arbeitslos. Eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme brachte die Lok nun an den EN482/483 „Hans Christian Andersen" auf dem Abschnitt zwischen München und Nürnberg. Derzeit wird Montag bis Mittwoch der Zug nach Nürnberg gezogen und am Folgetag geht es zurück.

NIEDERLANDE

FYRA getauft

Am 7. Juli 2009 wurde der neue, für den Verkehr Amsterdam – Brüssel gebaute Hochgeschwindigkeitszug 4806–001 im Betriebshof Amsterdam-Watergraafsmeer der Presse vorgestellt und gleichzeitig auf den (Marken-)Namen Fyra getauft. Während der neue Name, dem Trend der Zeit nach eine Wortneuschöpfung, dem Ohr gefällig ist, bleibt das Design der Frontseiten doch eher etwas gewöhnungsbedürftig. Die niederländische NS-Tochter Highspeed und die belgische NMBS haben in Italien 19 Einheiten geordert, von denen die Niederländer 16 und die Belgier drei Triebzüge übernehmen. Diese verfügen über 546 Sitzplätze und können mit drei verschiedenen Stromsystemen betrieben werden: 1500 und 3000 Volt Gleichstrom sowie 25 000 Volt Wechselstrom; ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h. Ehe man Fyra im kommerziellen Verkehr erleben kann, wird wohl noch mindestens ein Jahr vergehen, denn bis dahin muss der Prototyp noch viele Test- und Zulassungsfahrten über sich ergehen lassen. Bis dahin soll vom 7. September 2009 an ein Vorlaufbetrieb auf der bereits fertiggestellten Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam – Rotterdam mit renovierten Reisezugwagen der NS und gemieteten TRAXX-E-Loks der Reihe 186 stattfinden, wobei die Höchstgeschwindigkeit nur 160 km/h beträgt, ganze 20 km/h schneller als die Regelzüge.



Foto: Korthof

Die prägnanten langen Nasen, die der Hersteller Ansaldo Breda dem achtteiligen Triebzug verpasste, entsprechen jedoch den neuen europäischen Sicherheitsrichtlinien.



Foto: Liebert

Wegen Bauarbeiten auf der KBS 590 zwischen Sangerhausen und Lutherstadt Eisleben wurde der Güterverkehr weiträumig umgeleitet und der Personenverkehr teilweise im Schienenersatzverkehr gefahren. Einen kuriosen Laufweg fuhr der LEG-Zementzug (DGS 59201) von Deuna nach Deutschenbora. Der Zug machte in Blankenheim aus Deuna kommend Kopf und fuhr dann über die KBS 595 weiter bis Leipzig-Schönefeld. Dort fand dann der Lokwechsel von 254 052 auf eine der beiden 232 der LEG statt, die den Zug bis Deutschenbora brachten. Die E94 verlässt gerade Sangerhausen.

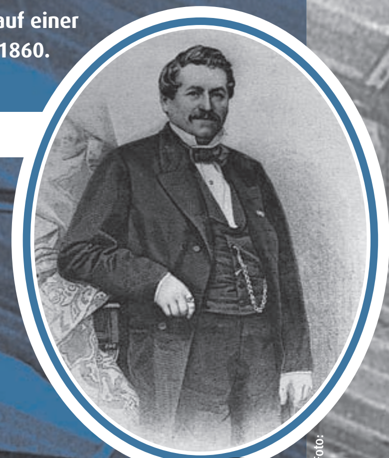

Richard Hartmann auf einer Vignette etwa um das Jahr 1860.

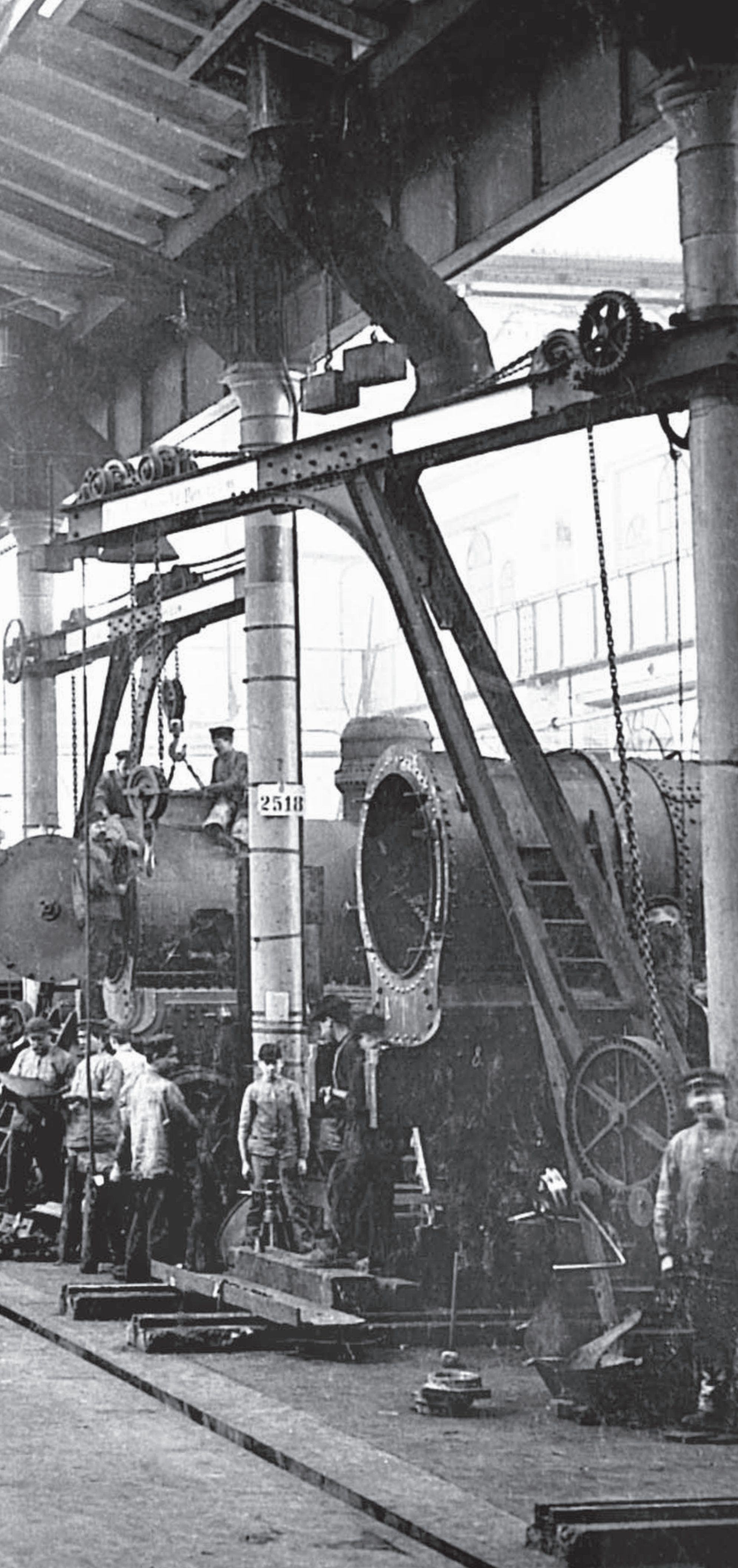
Foto:

Sachsens Lokomotiv- und Maschinenkönig

80 Jahre lang stellte das von Richard Hartmann gegründete Werk Lokomotiven her. Sein Wirken prägte eine ganze Industrieepoche in Sachsen. Vor 200 Jahren wurde er geboren.

HARTMANNS Erben

Um 1900: Rechts im Bild wird Lok 2518, eine VIII v1 (DRG-13 1507), montiert. Hinten wartet eine weitere VIII v1 auf den Transport.



Fotos (2): Slg. Böttger

Chemnitz war schon in der Mark Meißen der größte Produktionsplatz für Textilien. Früher als anderswo in Deutschland trieben Dampfmaschinen immer größere Webstühle in den Baumwollspinnereien an. Und die Textilfabrikanten hatten immer höhere Ansprüche an das Geschick der Chemnitzer Maschinenbauer. Die stellten sich der Herausforderung und schufen leistungsfähige Maschinenfabriken.

Einen Einblick in das damalige Leben gibt der Kaufmann und Unternehmer Friedrich Georg Wieck. Für seine Aufzeichnungen „Sachsen in Bildern" von 1841/42 stattete er auch der Klostermühle einen Besuch ab: „Die Mühle ist die mittlere der 3 Chemnitzer Mühlen ... Die bedeutenden Räume des Vordergebäudes werden von den ausgedehnten Ateliers der Herren Götze und Hartmann eingenommen, welche über 200 Arbeiter beschäftigen, und besonders ausgezeichnet im Bau von Maschinen für die Tuchfabrikation, Streichgarnspinnereien, und Dampfmaschinen sind." Es war der spätere sächsische Lokomotivkönig, den der Chronist antraf! Der damals 32jährige Richard Hartmann richtete 1841 mit seinem Partner Götze eine Maschinenfabrik ein, nachdem der alte Standort zu klein geworden war. Wo einst Wasserkraft Getreide in Mehl verwandelte, arbeiteten nun Werkzeugmaschinen. Im selben Jahr lieferte die Firma die erste Dampfmaschine aus. Schon ein Jahr später ging man getrennte Wege; der dynamische junge Richard war allein für das Unternehmen verantwortlich. Und er hatte Glück: Er erwarb ein Grundstück an der Leipziger Straße. Nachdem ein Brand seine alten Werkstätten im Vorort Gablenz zerstört hatte, verlagerte er die gesamte Produktion in das neue Areal. Obwohl 1845 der Schienenstrang von Chemnitz noch weit entfernt war, bereitete Hartmann den Lokomotivbau vor und lieferte schon 1848 die erste Dampflok „GLÜCKAUF" an die Sächsisch-Bayrische Staatseisenbahn.

Zum zehnjährigen Bestehen des Lokomotivbaues bei Hartmann wurde die „Hundert" an die Obererzgebirgische Staatseisenbahn ausgelie- →

fert. Im Chemnitzer Tageblatt und Anzeiger vom 11. April 1858 las man: „...Unterdessen wurde der Name HUNDERT an der Maschine befestigt ... Der Name findet sich wie gewöhnlich in gelben erhabenen Buchstaben auf einer Tafel. Diese ist aber an der Jubellokomotive mit Bronze-Arabesken umgeben, in denen zwei Genien das sächsische Wappen tragen. Außerdem ist noch der vordere Theil des Kessels mit Bronzefiguren geschmückt ... und heut noch wird auf dem Bahnhofe die Maschine von vielen Bewohnern der Stadt, die sie gestern nicht genau sehen konnten, besichtigt..." Aus der kleinen Werkstätte war um 1860 ein riesiger Firmenkomplex geworden, getrennt durch die ehemalige Leipziger Straße in Nord- und Südwerk. Der Lokomotivbau war die bekannteste Abteilung des Unternehmens. Doch fast alles, was man aus Stahl fertigen kann, ist im Lauf der Zeit entstanden. Im Jahr 1870 wurde das Personenunternehmen Hartmann für



Foto: Böttger

Blick von der Chemnitzer Friedenskirche auf das Verwaltungsgebäude des Werks.

7,5 Millionen Mark in eine Aktiengesellschaft (AG) umgewandelt und hieß jetzt „Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann" (SMF). Der Firmengründer war bis zu seinem Lebensende als Vorsitzender des Verwaltungsrates der AG tätig.

Am 16 November 1878 wurde Richard Hartmann nach einem Schlaganfall aus seinem arbeitsreichen Leben gerissen. Zur Erinnerung an seine Verdienste wurde 1880 der untere Teil der Leipziger Straße in Hartmannstraße umbenannt.

Die erfolgreiche Entwicklung seines Werkes war noch nicht abgeschlossen. Die Bedeutung des Unternehmens für die Industriestadt zeigt die Zeitschrift „Die Lokomotive" vom September 1912: „Beschäftigt werden zurzeit etwa 500 Beamte und 5.000 Arbeiter. In und um Chemnitz leben etwa 20.000 Menschen von dem Werke, was einem selbständigen größeren Gemeinwesen entspricht. Die Firma zahlt jährlich etwa 7 Millionen Mark Gehalt und Lohn an die Ernährer dieser 20.000 Menschen."

Besonderen Grund zum Feiern gab es im März 1918, als die damals leistungsfähigste Schnellzuglok Europas, XX HV (spätere Baureihe 19.0), fertiggestellt wurde. Die ersten fünf Maschinen erhielt das Bw Chemnitz Hbf, damit die SMF-Techniker für die Beseitigung der Kinderkrankheiten nur kurze Wege zurückzulegen hatten.

Doch schon 1928/29 erhielt der Lokomotivbau den letzten Serienauftrag: 13 Schmalspureinheitsloks der →

Foto: Slg. Böttger

Die einzelnen Werksteile verbanden Schmalspurgleise von 915 Millimetern Spurweite – wie die der Straßenbahn.

Foto: Slg. Schumacher

Der „Sachsenstolz“, DRG-Baureihe 19.0, war die Krönung des Chemnitzer Lokomotivbaues.



Foto: Slg. Schumacher

Die „Muldenthal“ von 1861 ist die älteste erhaltene Hartmann-Lokomotive.



Foto: G. Meyer

Die „Kreuzspinne“, die Windbergbahn-Lok 98.0, war die einzige normalspurige Meyer-Gelenklok Sachsens, hier 98 005 und 98 011 um 1957.

Das Schauspiel: *Lokfabrik ohne Gleis*

● Eine Besonderheit der Sächsischen Maschinenfabrik waren die Loktransporte mit 16 bis 24 Pferden von der Hartmannstraße zum Hauptbahnhof. Dafür gab es etwas westlich vom Werk einen Pferdestall, in dem bis zu 30 Huftiere vorgehalten wurden. Einige Pferde kamen auch beim innerbetrieblichen Transport zum Einsatz. Mangels Gleisanschlusses brachte man die wöchentlich zwei bis drei fertiggestellten Loks mit einer Art Tafelwagen zum Bahnhof. Am 28. Juni 1898, nachmittags um zwei Uhr, entstand in der Inneren Klosterstraße ein Kurzfilm. Gedreht auf 35-Millimeter-Filmmaterial im Format 1 : 1.33 zeigt der einminütige Streifen die Auslieferung einer Lok der Gattung Vv (DRG 53.6-7). Erkennbar ist dabei besonders gut, dass die Lok ohne Radsätze, nur auf Holzbalken liegend, durch die Straßen gezogen wurde. Auch fehlt noch der Tender, der, weniger spektakulär, denselben Weg nahm. Für die SMF verursachte dieses Schauspiel nur Mehrkosten, auch kam es dadurch zu Straßenschäden und Schleuseneinbrüchen. Erst 1908 gelang dem Unternehmen, nach jahrzehntelangem ergebnislosen Ringen und Auseinandersetzungen mit dem Konkurrenten Schönherr (dieser musste ein Stück Land für den Gleisanschluss abtreten), die Anbindung an die 1903 eröffnete Industriebahn Küchwald – Obergrüna. Seitdem fuhren die Maschinen direkt von den Fertigungshallen, gezogen von einer Elektrokranlokomotive, durch die Matthesstraße zum Güterbahnhof Altendorf.

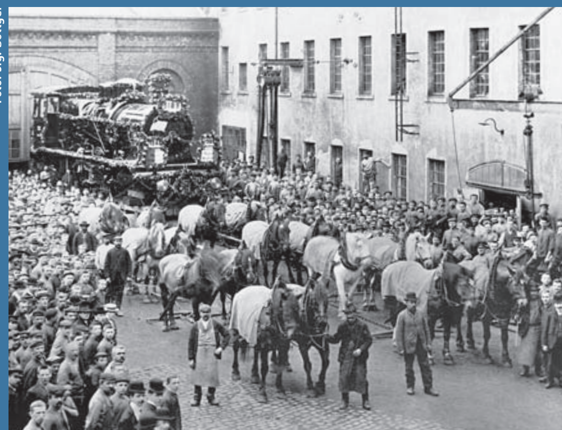


Foto: Slg. Böttger

Am 5. September 1908 erfolgte der letzte Loktransport mit Pferdegespann zum Güterbahnhof.

Im Chemnitzer Tageblatt, Ausgabe 302, stand die Nachricht von Hartmanns Tod.



Chemnitzer Tageblatt. Nr. 302. Seite 8.

Heute früh 6 Uhr verschied infolge eines Schlaganfalles unser unvergesslicher, theurer Gatte, Vater, Schwiegervater, Grossvater und Bruder,

der Königl. Sächs. Geheime Commerzienrath

Herr **Richard Hartmann,**

Comthur des k. k. Oester. Franz-Josephordens,
Ritter des Königl. Sächs. Verdienstordens und des Königl. Bayr. Verdienstordens vom heil. Michael,
Inhaber des Königl. Preuss. Kronenordens III. Cl.
und des Fürstl. Reussischen Civilehrenkreuzes I. Cl.

in seinem 70. Lebensjahre.
Die Beerdigung findet Donnerstag, Nachmittags 2½ Uhr, vom Trauerhause aus statt.
Chemnitz, Grossenhain und Barr, 16. December 1878.

Die tiefbetrübten Hinterlassenen.

Weihnachts-Bazar — Stadt London.

Großartige Waarenverloosung unter polizeilicher Controle. **Billigste Quelle für Weihnachtseinkäufe.**
Täglich von 3 Uhr an CONCERT von der Geidel'schen Kapelle, unter Leitung des Herrn Concertmeister Bruno Kretschmann.

Repro: Slg. Böttger

Baureihen 99.73-76 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Nach Übernahme der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in die DRG verlor diese Werkabteilung ihren wichtigsten Kunden. Denn nach Einführung der preußischen Normen kamen neue Lokomotiven nun vorwiegend aus dem größten Einzelstaat Deutschlands.

Auch der Werkzeugmaschinenbau machte große Verluste. 1930, in der Weltwirtschaftskrise, musste die SMF aufgelöst werden. Um dem halbwegs profitablen Textilmaschinenbau eine Chance zu geben, wurde er als „Sächsische Textilmaschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann A. G." ausgegründet. Man war wieder dort, wo der Firmengründer einst angefangen hatte. Als Firmensitz diente nun das alte Zweigwerk an der Altchemnitzer Straße.

Der Zweite Weltkrieg blieb nicht ohne Auswirkungen für die verbliebenen „Hartmänner". Neben den Zerstörungen bei Luftangriffen wirkten sich die einstigen Geschäftsaktivitäten in Richtung Russland, später Sowjetunion, aus. Im Lande Lenins war die Marke „Hartmann" als „ótschen charaschó" („sehr gut") bekannt. Das weckte Begehrlichkeiten bei der Sowjetischen Militäradministration (SMAD). Sie ordnete im August 1945 die Demontage an. Ob die als Reparationsgut verfrachteten Industrieausrüstungen in der UdSSR jemals zum Einsatz kamen, liegt allerdings Dunklen.

Nach dem Volksentscheid von 1946 wurde die Firma enteignet und begann neu als „VEB Spinnereimaschinenbau" (VEB = Volkseigener Betrieb). Obwohl das Wirken von Richard Hartmann den Weg für den florierenden Textilmaschinenbau in der späteren Bezirksstadt (ab 1952) mit geebnet hatte, war der Kapitalist Hartmann zu dieser Zeit kein Thema.

1953 wurde aus Chemnitz Karl-Marx-Stadt und aus der Hartmannstraße die Helmut-Just-Straße. Just war Unterwachtmeister der Volkspolizei an der Berliner Sektorengrenze, wurde bei seinem Dienst erschossen und galt in der offiziellen DDR als Märtyrer. Außerdem war in das ehemalige Hartmann-Verwaltungsgebäude 1930 die Polizei eingezogen, jetzt nutzte es das Volkspolizei-Kreisamt (VPKA). Glücklicherweise sind dieser Bilderstürmerei nicht die überlebensgroßen Figuren Schmiede und Gießer über dem Eingangsportal zum Opfer gefallen. Sie erinnerten an den Firmengründer, der als Zeugschmied begonnen hatte.

Als Richard Hartmann 150 Jahre alt geworden wäre, in der stalinistischen Zeit des Jahres 1959, gab es keinerlei Veröffentlichung oder ein Wort der Anerkennung. Im Heimatkundeunterricht der Polytechnischen Oberschulen (POS) gehörte Hartmann



Foto: Slg. Böttger

Zwei Meterspur-E-Loks für 600 Volt Gleichstrom entstanden 1916 in der SMF.


Foto: Slg. Böttger

Im Ersten Weltkrieg produzierte die SMF neben Feldküchen auch Granaten.

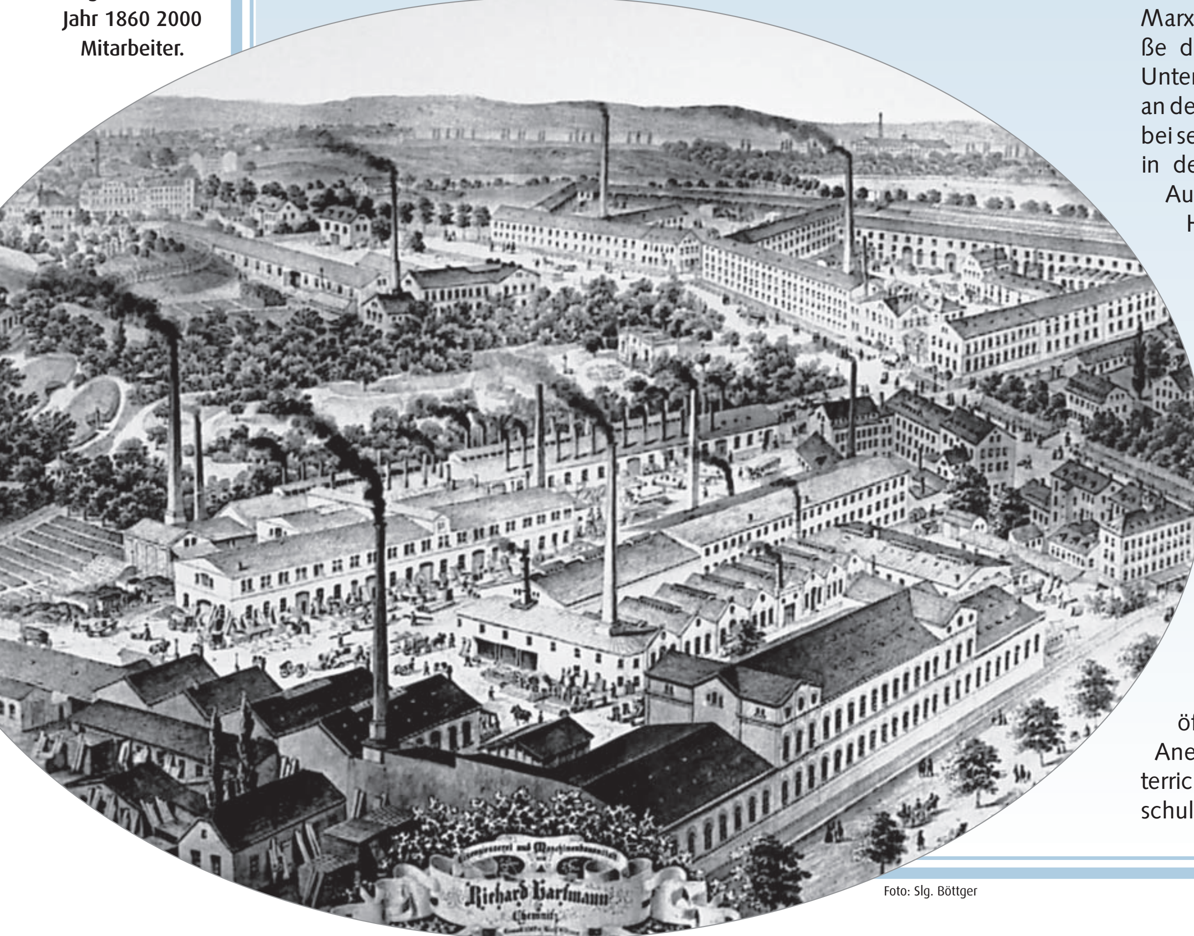


Foto: Slg. Böttger

Die Eisengießerei und Maschinenbauanstalt Richard Hartmann beschäftigte um das Jahr 1860 2000 Mitarbeiter.

Ganz besondere Konstruktionen waren die Fairlie-Loks für die meterspurige Schmalspurbahn von Reichenbach.

Foto: Slg. Bellingrodt/Schumacher

nicht zu den erwähnenswerten Persönlichkeiten der Stadt. Stattdessen setzte man die weltgrößte Porträtbüste von Karl Marx, der die Stadt nie betreten hat, mitten ins Zentrum.

In der Ära Honecker lockerte es sich in der DDR etwas, die eigene Geschichte wurde wieder salonfähig. Auf dem X. Parteitag der SED 1981 hieß es, dass die sozialistische Gesellschaft nicht nur höhere Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Menschen stellt, sondern auch deren volle Entfaltung der geistigen Bedürfnisse ermöglicht. Im Klartext: Wer die Ärmel hochkrempelt, darf (im Kopf) auch mal in andere Gefilde schweifen.

Im Eisenbahn-Jahrbuch 1981 erschien ein fünfseitiges Kapitel zu Richard Hartmann und Carl Anton Henschel. Ausführlicher wurde die Betriebszeitung der Deutschen Reichsbahn „Fahrt Frei" 1983/84 mit einem vierteiligen Beitrag „Ein PIONIER des deutschen Maschinenbaus – Richard Hartmann und die Entwicklung des sächsischen Lokomotivbaues". Und in den Jahrbüchern Erzgebirge 1988/1989 erschien die umfangreichste Veröffentlichung in der DDR zum 80 Jahre währenden Lokomotivbau der SMF. Zitiert wurde aus der Dissertation eines gewissen Ludwig, K., der bemerkte: „Hartmann hatte sich aus einem Maschinenbauer zu einem die Lohnarbeiter ausbeutenden kapita- →

Wende und Ende: *Der Verfall*

● Vom einstigen Südwerk an der Hartmannstraße hat nur noch eine Fabrikhalle aus dem Jahre 1864 die Zeiten überdauert. Sie befindet sich an der Ecke Fabrikstraße und ist stark vom Verfall gezeichnet. Die Halle ist 116 Meter lang und 25 Meter breit, in ihr wurden bis zu 7,80 Meter hohe Werkzeugmaschinen gefertigt. Zu DDR-Zeiten nutzten die städtischen Theater das Bauwerk als Lager und Probenraum. Nach jahrelangem Leerstand hatte sich 2005 die „Sächsische Gesellschaft zur Förderung der Musikkultur" für eine Umnutzung als Multifunktionshalle (Film, Musik, Theater) stark gemacht. Dafür sollte die öffentliche Hand eine Anschubfinanzierung von 80 000 Euro leisten, die restlichen 3,75 Millionen erhoffte sich der Verein aus dem EU-Industriebrachensanierungsprogramm. Da dieser Topf schon leer war und sich die Stadt Chemnitz wenig spendabel zeigte, platzte schließlich der Traum von einer denkmalgerecht sanierten und lebendigen Hartmann-Halle. Da auch privates Interesse an solch einem Projekt bestand, verkaufte die Kommune kurzerhand die geschichtsträchtige Immobilie. Aber der auserkorene Investor hielt sich nicht an seine Zusagen. Deshalb wurde der Kaufvertrag rückabgewickelt. Eine erneute Ausschreibung der Halle wurde in einer Ausgabe des Chemnitzer Amtsblattes veröffentlicht, die Angebotsfrist endete am 28. Januar 2009 – mit bis heute unbekanntem Ergebnis. Heute nun, im Richard-Hartmann-Jahr, wartet nun das Industriedenkmal auf eine Sanierung – oder auf den Abriss.

Foto: Böttger



Wo einst ingenieurtechnische Meisterleistungen entstanden, erobert heute Natur Gebiet zurück.

listischen Unternehmer entwickelt. Sein Weg vom kleinen Warenproduzenten zum Industriekapitalisten charakterisiert den Aufstieg eines ... Handwerkers in die Industriebourgeoisie. Hartmann wurde zum geschickten Beherrscher der Spielregeln der kapitalistischen Ausbeutung ...“

1983 begann der „transpress VEB Verlag für Verkehrswesen“ mit seiner beliebten (und devisenträchtigen) Buchreihe LOKOMOTIVEN. Als vierter Band sollte 1990 „Lokomotiven von Hartmann“ auf den Markt kommen – doch es blieb nur bei Vorarbeiten.

Wie war dieser Maschinenbauer, mit dem sich die „Diktatur des Proletariats“ nicht anfreunden wollte? Aus einem Zeitungsausschnitt leider unbekannten Datums: „Richard Hartmann ... ist eine der bedeutendsten jener industriellen Größen aus neuer Zeit, welche aus bescheidenen Anfängen sich durch eigene Kraft einen gewaltigen Wirkungskreis geschaffen haben. Richard Hartmann ... ist als Sohn eines bescheidenen Weißgerbermeisters am 8. November 1809 zu Barr im Elsaß geboren und als Zeugschmiedgeselle



Foto: Schumacher

Die Hartmann-Lok CP 002 1974 im Bw Porto – Beleg für die Exportaktivität!

in das damals industriell noch wenig bedeutende Chemnitz eingewandert. ... Zugleich ist aber Herr Hartmann auch ein Mann von Herz und Gemüth, welcher seiner Arbeiter und ihrer Bedürfnisse sich werkthätig annimmt und jeder tüchtigen strebsamen Kraft beeifert vorwärts hilft.“

Im Mai 1990 bestimmten die Chemnitzer den Namen ihrer Stadt wieder selbst. Auch die Würdigung für Hartmann kehrte zurück: 1991 tauschte man die Straßenschilder am ehemaligen Werksgelände aus. 2002 bekamen eine Sporthalle auf dem früheren Firmengrundstück sowie ein Berufsschulzentrum seinen Namen. Schließlich hatte der gebürtige Elsässer in seinem Testament Chemnitzer Gymnasien und Gewerbeschulen mit hohen Summen bedacht.

Doch die Reste des einstigen Firmenimperiums, die von 1978 bis zur Wende zum Kombinat „Textima“ gehörten, gingen unter. Das Nachfolgeunternehmen Chemnitzer Spinnereimaschinenbau GmbH wurde 1998 trotz hochwertiger Produkte in die Gesamtvollstreckung geschickt. Was Wirtschaftskrise und Zweiter Weltkrieg nicht vermochten, war nun eingetreten: Das Ende der fast 160jährigen Hartmann-Ära in Chemnitz. Das größtenteils leerstehende Gebäude nahe des Südbahnhofes erinnert mit seiner verdreckten Leuchtschrift und eingeschlagenen Fensterscheiben an bessere Zeiten. Blicken wir aber rund 1900 Kilometer in Richtung Osten: Gustav Hartmann, Sohn von Richard, gründete im Jahre 1896 die „Russische Maschinenbaugesellschaft Hartmann in Lugansk“. 1900 verließ die erste Dampflok das Werk. Bald setzten sich die Produkte des eingewanderten Unternehmers im gesamten Zarenreich durch und waren eine ernsthafte Konkurrenz für die russischen Mitbewerber. Ab Oktober 1918 firmierte das Werk als „Lokomotivfabrik Oktoberrevolution“. Die „Taigatrommel“ BR 120 und die BR 130 „Ludmilla“ in ihren Spielarten können als Urenkel der Dampflok „GLÜCKAUF“ angesehen werden. Das Werk expandierte aufgrund des riesigen Bedarfes an Lokomotiven im eigenen Lande. Allerdings verschwand auch hier unter dem Einfluss des Sowjetsternes das Gedenken an den Firmengründer aus „Germanija“ allmählich aus den Köpfen. Heute gehört der ukrainische Staatsbetrieb „Luganskteplovoz“ zu den Größten seiner Branche in Europa.

Ein besonderes Geschenk gab es vorfristig anlässlich 200 Jahren Richard Hartmann doch: Mit der neuen I K Nummer 54 wird an die Tradition angeknüpft (siehe Beitrag auf Seite 29). Gemeinsam mit den erhaltenen Lokomotiven der SMF wird sie auf den sächsischen Schmalspurstrecken an das große Potential der Maschinenbauer aus Chemnitz erinnern.

Thomas Böttger/hb



Foto: Günter Meyer

Wie viele Länderbahnen bestellte auch Sachsen eine 1’C1’-Tenderlok, spätere BR 75.5.



Tauern-Tribut

Klaus Eckert u. a.: Tauernbahn – Österreichs moderne Alpenbahn. Europmedia-Verlag, Irsee 2009 (Bestellung über VGBahn). ISBN 978-3-940262-03-5, 160 Seiten, 303 Farb-, 31 Sw-Abbildungen; Preis: 39 Euro.

■ „Ab zur Tauernbahn", müsste das Fazit aller Eisenbahnfans lauten, die sich für dieses Buch und überhaupt für die phantastische Alpenlandschaft Österreichs begeistern. Wie bei Europmedia-Büchern gewohnt, haben die Fotos ein beeindruckend stimmiges Verhältnis zwischen Zug und Landschaft. Es ist den Bildautoren gelungen, die vielfältigen Lichtstimmungen der Alpen überzeugend einzufangen. Modellbahnern bietet das Buch ein wahres Füllhorn an Zugbildungsvorschlägen vorwiegend aus den Epochen IV und V, weil die Fotografen nach Möglichkeit den ganzen Zug auf Film oder Sensor gebannt und zudem noch die Zugnummern notiert haben. Der Abwechslung tun die immer wieder eingestreuten Fotos von Bahnbediensteten, Baustellen und in Bahnnähe gelegenen Ausflugszielen gut. Jedes der die Bahn von Nord nach Süd beschreibenden Kapitel beginnt mit einem Einführungstext, dem die Fotoseiten folgen. Dass die Bildzeilen wirklich informativ sind, zeigt die große Sachkenntnis der Autoren. *yo*

● ***Fazit: Toller Bildband für Alpen- und Zugbildungsfans***

Staatsbahn im Sturm

Jean-Marc Dupuy: Histoire de la SNCF – Tome 1: 1938 – 1946. Verlag Le Train, 2009. Tel. (0033)0388 545103, E-Mail: redaction@letrain.com., 98 Seiten, 193 Sw-Abbildungen; Preis: 20 Euro.



■ Die ersten 40 Seiten widmen sich der Vorgeschichte der Verstaatlichung und geben einen knappen Überblick über die Vorgängerbahnen der Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF). Schon kurz nach ihrer Gründung 1938 musste sich die SNCF im Krieg bewähren und nicht nur der heimischen Bevölkerung, sondern auch den deutschen Besatzern dienen. Wer die Bildzeilen aufmerksam liest, wird überrascht sein, von der 230 A in Dresden oder einer 230 F in Posen zu lesen. Auch tief in Frankreich rollende deutsche Loks sind abgebildet. Der an Fakten und Zahlen reiche Text ist weitgehend wertneutral geschrieben, erfordert zum Verständnis aber über das Schulfranzösisch hinausgehende Sprachkenntnisse. Der frühen Nachkriegszeit sind 23 Seiten gewidmet, auf denen auch vielfältige Provisorien in Frankreich bildlich dokumentiert sind. *yo*

● ***Fazit: Interessante Geschichte der frühen SNCF***



Außerdem erschienen

Feldbahn-Refugien

Andreas Christopher, Ulrich Völz: Torfbahnen in Deutschland. Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe e.V., Köln 2009. ISBN 978-3-929082-28-9, 144 S., 6 Sw-, 261 Farbabb.; Preis: Euro 29,50.

Während Feldbahnen eigentlich einer aussterbenden Gattung angehören, sind sie in einem Rückzugsgebiet noch immer fast konkurrenzlos: Nicht nur, aber hauptsächlich in Niedersachsen leisten die Torfbahnen auf Moorboden wertvolle Dienste. Rund 80 Betriebe stellt das Autoren-Duo in Wort und Bild vor.

• **Feldbahnromantik im 21. Jahrhundert**

Schwarzwaldbahn-Aufguss

Klaus Scherff: Alles über die Schwarzwaldbahn. Transpress-Verlag, Stuttgart 2009. ISBN 978-3-613-71358-1, 128 Seiten, 98 Schwarzweiß-, 53 Farbabbildungen; Preis: Euro 14,95.

Ordentlich bebildert, verständlich getextet, aber kaum Neues bietend: Alles über die spektakuläre Bahnstrecke von Offenburg nach Konstanz ist zudem auf 128 Seiten eher nicht abzuhandeln, wobei der Titel wohl kaum dem Autor anzulasten ist.

• **Überarbeitung des seinerzeitigen Verkehrsgeschichte-Bands**

Saison für Modell-Bauarbeiten

Matthias Fröhlich: Baustellen der Bahn. VG Bahn, Nürnberg 2009. ISBN 978-3-89610-259-1, 80 Seiten, 14 Schwarzweiß-, 216 Farbabbildungen; Preis: 10 Euro.



■ Der Autor, der MEB-Leserschaft seit vielen Jahren als Modell- und Anlagenbauer ein Begriff, befasst sich mit einem steten Ärgernis bei der großen, dafür aber einem höchst interessanten Begleit- und Gestaltungsaspekt bei der kleinen Bahn: Baustellen. Bagger, Kräne, Baumaschinen, Gleisrotten sind auf Anlagen allemal einen zweiten Blick wert, sorgen für Abwechslung, gegebenenfalls auch beim Betrieb. Das Vorbild stets präsent, liefert Matthias Fröhlich eine Fülle von Anregungen. *hc*

● ***Fazit: Absolut lohnenswert für Nachbauwillige***

Bewegtes Genussmittel

Konrad Koschinski: 103 – Porträt eines Klassikers. VG Bahn, Fürstenfeldbruck 2009. ISBN 978-3-89610-305-5, 112 Seiten, 35 Sw-, 145 Farbabb.; Preis: 15,00 Euro.



■ Abschied vom Abschied, Abschied ohne Ende? Die Baureihe 103, die als E03 vor über 40 Jahren den hochwertigen Hochgeschwindigkeitsverkehr bei der Bundesbahn einläutete, ist längst zum Inbegriff der eleganten Schnellzug-E-Lok geworden. Dass sie jüngst selbst ein Comeback im Plandienst feierte, rechtfertigt nicht nur in den Augen ihrer Fans sicher diese Extra-Ausgabe. Die beiliegende DVD, die den Abschied der Kultlok vom IC-Verkehr in 62-minütiger Laufzeit dokumentiert, ist ebenfalls eine Klasse für sich. *hc*

● ***Fazit: Lässt die Fangemeinde garantiert noch wachsen***



Halt des Eröffnungszuges an der Vogelsburg. Ähnlich stattliche Fahrgastzahlen gibt es heute wieder.



Die historische Einladung zur Streckeneröffnung ist heute ein begehrtes Sammlerstück.

Die 100-jährige Mainschleifenbahn Seligenstadt – Volkach feiert 2009 ihr Jubiläum gemeinsam mit dem heute dort eingesetzten, halb so alten Schienenbus 796 702-9.

Doppel-Jubel

Als eine der letzten intakten fränkischen Lokalbahnen ist sie inzwischen allemal zum wahren Kleinod avanciert, jene zudem aufgrund ihres großartigen landschaftlichen Abwechslungsreichtums überaus reizvolle Stichstrecke unweit von Würzburg. Sie führt quasi vom Land der Rüben hinab ins Land der Reben.

Die dabei überwundene Höhendifferenz von knapp 90 Metern bedingt zahllose atemberaubende Ausblicke, die seit der Wiedereröffnung der Linie im Herbst 2003 (unter der rührigen Regie des Fördervereins Mainschleifenbahn) bis dato immer mehr Ausflügler begeistern. Durchschnittlich fahren inzwischen jedes Jahr bereits über 10000 Fahrgäste mit. In MODELLEISENBAHNER 9 und 10/2004 führten wir bereits ausführlich durch die Geschichte um die spannende Wiederbelebung der dieses Jahr nun Hundertjährigen.

Am 14. Februar 1909 wohnte ganz Volkach der feierlichen Streckeneröffnung bei. Vor reinrassig bayerischer Wagengarnitur kamen anfangs die beiden nagelneuen Glaskästen PtL 2/2 mit den Bahnnummern 4512 und 4515 sowie als Ersatzlokomotive die „Lechfeld", eine D VI mit der Nummer 82, zum Einsatz. So rollten fortan drei werktägliche Zugpaare, an Sonn- und Feiertagen gab es sogar noch eine Spätfahrt auf der von den Würzburgern bald schon „Schoppenbähnle" genannten Linie. Bereits 1922 wurde der durch die Fotografie des Eröffnungszuges unvergessliche Haltepunkt an der Vogelsburg, einem dank herrlicher Aussicht noch heute wichtigen Ausflugsziel, aufgelassen. Immerhin eine Gedenktafel auf dem ehemaligen Bahnsteig erinnert seit einigen Jahren wieder an die einstigen Zughalte, wenn auch eine Wiederinbetriebnahme bislang scheiterte. Hinderungsgrund hierfür ist eine viel befahrene Straße, welche die Vogelsburg von der Bahnlinie trennt.

Dafür konnte 2007 in reizvoller Hochlage der neue Haltepunkt Unter-/Obereisenheim eröffnet werden. Zwischen Astheim und Volkach steht demnächst der Bau einer neuen Mainbrücke an, welche dann allerdings ohne Gleis auskommen muss und ein wenig südlich der jetzigen kombinierten Schienen-Straßen-Brücke stehen wird. Letztere war bereits seit 1991 für den Bahnverkehr gesperrt. Sobald die neue Straßenbrücke fertig ist, erfolgt der Rückbau dieses einstigen Markenzeichens des Volkacher Bähnchens, welches sodann am Brückenkopf enden wird.

Auch das signifikante, stellwerksähnliche Brückenhaus wird glücklicherweise erhalten bleiben und steht schon heute dem Förderverein Mainschlei-



Dieser Lichterglanz ist im Zuge alljährlicher Nikolausfahrten zu erleben: Bahnhof Prosselsheim.

fenbahn zur Verfügung. Zur Vereinfachung von Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen entstand Ende 2007 bis Anfang 2008 im Bahnhof Prosselsheim eine Untersuchungsgrube, für die eigens ein weiteres Stumpfgleis samt Abzweigweiche verlegt wurde.

Die Errichtung einer Fahrzeughalle über der Grube soll in Bälde folgen, denn 2009 erhielt der zweite Jubilar, Schienenbus-Motorwagen 796 702-9, bei der Firma „InfraServ" in Wiesbaden eine Hauptuntersuchung samt vorangehender Generalüberholung und schmucker Neulackierung, welche nun gegenwärtig leider noch der Witterung ausgesetzt ist. Sogar die beiden Büssing-Sechszylinder U10 lassen sich nach der kompetenten Wartung wieder wie am ersten Tage mit charakteristisch weichem, sonoren Klang hochjubeln.

Zwar misst man das Alter von Fahrzeugen in aller Regel ab der Indienststellung, doch in diesem besonderen Fall sei eine kleine Ausnahme erlaubt, wenn man sich aus purer Freude am Doppeljubiläum hier einmal auf den Baubeginn im Jahre 1959 bezieht:

So wurde 796 702-9 vor genau 50 Jahren bei der Waggonfabrik Uerdingen mit der Fabriknummer 66599 gebaut und letztlich aber erst am 28. Februar 1960 als VT 98 9702 beim Bw Betzdorf in Dienst gestellt. 1968 erhielt der später in Siegen beheimatete Triebwagen die Betriebsnummer 798 702-7 und wurde nach seinem Umbau auf Einmannbedienung (1989) im Mai 2000 als einer der beiden letzten Uerdinger der DB AG beim Betriebshof Tübingen ausgemustert. Danach kam das Fahrzeug als VT 1 zur Westfälischen Almetalbahn (WAB) nach Altenbeken, anschließend zum tschechischen Klub Pratel Lokalky und schließlich im Jahre 2004 über einen Zwischenhändler zur Volkacher Mainschleifenbahn (MSB), wo der Schienenbus dann auch seine alte DB-Nummer zurückerhielt.



Fotos: Gauß

Zwischen Eisenheim und Escherndorf passiert der Schienenbus den „Bahnübergang am weißen Haus."

Gemeinsam mit Steuerwagen 996 726-6 bewältigt der rüstige Jubilar während der Fahrsaison (an allen Sonn- und Feiertagen zwischen Anfang Mai und Ende Oktober) den Gesamtverkehr auf der Mainschleifenbahn sowie sämtliche Sonderfahrten in der Vorweihnachtszeit und zu Ostern.

Jubel-Events

Seit 12. Juni findet bis zum 1. November 2009 jeden Freitag (14 bis 17 Uhr), Samstag sowie Sonn- und Feiertag (jeweils 11 bis 17 Uhr) im „Museum Barockscheune" in Volkach, Weinstraße 7, die MSB-Sonderausstellung „Erinnerungen rund ums Volkier Bahnla" statt. Der Eintritt ist frei.

Am Wochenende 12. und 13. September 2009 gibt es am Bahnhof Prosselsheim zum 100-jährigen Streckenbestehen ein großes Bahnhofsfest samt Oldtimertreffen unter dem Motto „Schiene trifft Straße". Weitere Informationen sind stets aktuell im Internet unter www.mainschleifenbahn.de zu finden.

Der MODELLEISENBAHNER gratuliert den Mainschleifenbahnern herzlich zum Doppeljubiläum – und vor allen Dingen zur gelungenen Strecken-Reaktivierung und -Erhaltung!

Michael Robert Gauß



Ostern 2009: Neu lackierter 796 702 unweit der Wallfahrtskirche Maria im Weingarten.

Die Einsätze der E10 in Baden-Württemberg gehen zu Ende. Es wird langsam Zeit, sich von einer die DB prägenden E-Lok-Baureihe zu verabschieden.

Ade Bügelfalte

Foto: Ortlieb



Foto: Kistner

110 416 wartet abfahrbereit in Donauwörth auf letzte Reisende.

2. Juli 2009, High Noon. Die Luft flimmert. Es ist schwülheiß. Aber hier ist nicht der Wilde Westen, sondern Donauwörth. Ich bin nicht Gary Cooper und zum Glück erwarten mich nicht vier Schurken, sondern nur eine aufgeheizte Lok.

Abfahrbereit am Bahnsteig 7 steht RE 37156 nach Aalen. An der Spitze des Zuges summt 110 416-5. Auf ihrem Führerstand wartet schon der Donauwörther Regio-Lokführer Herbert Meier auf mich. Der gelernte Werkzeugmacher ist seit 1973 als Lokführer bei der Bahn und gehört zu den immer seltener werdenden Urgesteinen, die noch Erfahrungen mit Altbau-E-Loks wie E44, E94 und auch E18 sowie E17 sammeln durften.

Noch fahren die Bügelfalten auf der so genannten Riesbahn, im Grenzland zwischen



Das waren noch Zeiten: Mangels Steuerwagen wurden die ersten Doppelstockzüge im Ländle als Sandwich bespannt. Im August 1995 zieht 110 433 den Zug bei Reichenbach.

Foto: Küstner



Bei Ronheim vor den Toren Harburgs überquert die Regionalbahn 37164 auf der Riesbahn die malerische Wörnitz, die dieser ein Stück bis Donauwörth folgt.

Bayern und Baden-Württemberg. Doch das Einsatzende ist schon im Kalender eingetragen: Am 27. Juli 2009 sperrt die Bahn die Strecke zwischen Nördlingen und Goldshöfe, um dort das Gleis zu tauschen und die Strecke zu sanieren. Mit den Umbauarbeiten verlieren die Württemberger E10 ihr letztes Betätigungsgebiet. Lirex-Triebzüge der Baureihe 440 übernehmen den Job nach der Wiederinbetriebnahme der landschaftlich reizvollen Strecke, eventuell werden einzelne Bügelfalten bis Jahresende aushelfen. Schon jetzt fahren die modernen Alstom-Fahrzeuge hier jede zweite Leistung. Aktuell fahren bayerische Lokführer die Bügelfalten von Regio-Baden-Württemberg, während die Lirex-Züge, die Regio Bayern gehören, zur Zeit aus Schulungsgründen von Württembergern gesteuert werden.

Der E10 geht es an den Kragen. Schluss in Baden-Württemberg, finit in Nordrhein-Westfalen und dort, wo sie noch fahren, sind die Glanzzeiten vor hochwertigen Zügen längst vorbei. Nahverkehr, Nacht- oder Leerzüge lautet das Programm der einst so stolzen Schnellzugloks. Klaglos verrichten sie diese Aufgaben, auch wenn sie nie dafür entworfen wurden. Über 40 Jahre haben die meisten Exemplare auf dem Buckel. Man darf gespannt sein, ob ihre Nachfolger aus der Traxx- oder Taurus-Familie in 40 Jahren noch fahren werden?

12.04 Uhr: Das Signal zeigt Grün, der Abfahrbefehl ist erteilt. Herbert Meier dreht den Stufenwahlschalter auf Stufe sechs. Die E10 fährt an. Die Last von vier modernisierten Silberlingen nimmt die Lok kaum wahr. Es geht Richtung Nordwesten, zuerst →

Im Juli standen die Signale für die E10 auf der Riesbahn wie hier in Möttingen noch auf Grün.

Foto: Ortlieb



Foto: Küstner

Auch auf der Gäubahn Stuttgart – Singen waren E10 zu sehen: 110388 im Juni 2001 bei Herrenberg.

zweigt die Donautalbahn in Richtung Westen von der Hauptstrecke nach Treuchtlingen und Nürnberg ab, bevor es für 110416 westwärts auf die eingleisige Riesbahn geht. Nach nur fünf Minuten ist Wörnitzstein erreicht, mehr Haltepunkt als Bahnhof mit einem Bahnsteig, der sich längst in die umgebende Landschaft integrierte. Eisenbahnromantik pur.

Dass Lok und Gleise in die Jahre gekommen sind, ist schnell zu spüren, es schaukelt mitunter beträchtlich auf dem Führerstand. „Das ist aber eine sehr gute Lok", betont jedoch Herbert Meier. Die E10 seien mittlerweile reichlich abgewirtschaftet, sie hätten ihre Schuldigkeit getan, ist Meier überzeugt. Er bevorzugt den modernen Führerstand des Lirex: Klimatisiert und mit einem perfekten Sitz ausgestattet.

Foto: Groß



110 418 verlässt den Trennungsbahnhof Goldshöfe in Richtung Bopfingen. Das Signal in Richtung Nördlingen zeigt die nächsten Wochen Rot.

Foto: Alkofer



Herbert Meier blickt auf eine beeindruckende Lokführerkarriere zurück.

Loks, deren Fristen ablaufen, machen anschließend meist Bekanntschaft mit dem Alteisenverwerter. Die am heutigen Tag eingesetzte 110 416 könnte noch ein paar Jahre fahren, ihre letzte Untersuchung liegt noch nicht so lange zurück: 29. April 2005. Sie wurde 1967 noch als E 10 416 in Dortmund in Betrieb genommen. Für den mechanischen Teil war damals Krauss-Maffei verantwortlich, der elektrische Teil stammte von Siemens. 31 Jahre lang atmete die Maschine Ruhrgebietsluft, war Teil des Traktionswandels von der Dampf- zur E-Lok. Sie glänzte vor D-Zügen, musste in späten Jahren aber auch im Nahverkehr helfen, bevor die wendezugfähige Lok 1998 nach Baden-Württemberg umzog.

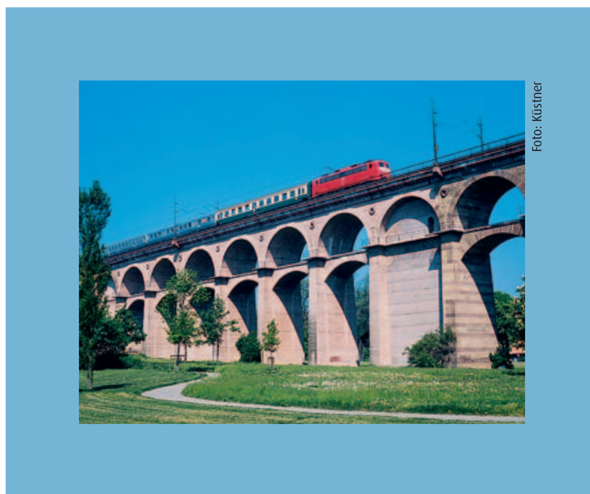
Der RE 37156 hat Ebermengen bereits passiert und erreicht planmäßig Harburg. Man fährt quasi durch das weithin bekannte Zementwerk hindurch. Herbert Meier weist auf eine spezielle Wärmeschutzwand aus Beton hin, die rechts zwischen uns und dem gigantischen rund 20 Meter vom Gleis entfernten Drehrohrofen steht. „Die Hitze hat man früher bis auf den Führerstand gespürt", erzählt der Lokführer. Heute schützt die Wand vor der Ofenglut. Gegen die heutige Sommerhitze hilft jedoch keine Wand. Sie schlaucht aber nur das menschliche Personal, der Lok macht sie nichts aus, außer dass die Fahrmotorlüfter pausenlos im so genannten Sommerbetrieb arbeiten. Die Abfahrt in Harburg verzögert sich ein wenig. „Wo ist denn mein Max?", ruft Herbert Meier und meint seinen Namensvetter und Zugbegleiter Max Meier, der gerade noch eine verspätet eintreffende Schulklasse in den Zug bugsiert. Wir fangen uns ungefähr zwei bis drei Minuten Verspätung ein. „Hier kann man das machen", erklärt Lokführer Meier. Der Fahrplan auf der Riesbahn beinhaltet noch ein wenig Luft. „In Nördlingen haben wir planmäßig acht Minuten Aufenthalt", so Meier. So kann Kundenfreundlichkeit auch aussehen: Die Schulklasse muss nicht auf den nächsten Zug wartend im Schatten des Zementwerks brüten.

Kurz hinter Harburg passiert der Regionalexpress den Kraterrand des Rieser Asteroideneinschlags vor ungefähr 15 →

Foto: Ortlieb



Zahlreiche Wanderer nutzen die Riesbahn, um etwa in Bopfingen den Ipf zu besteigen oder den Kraterrand zu erkunden.


Foto: Küstner

Auch das Enzviadukt auf der Strecke von Stuttgart nach Heilbronn sah früher häufig mit E10 bespannte Züge.

Millionen Jahren. Nach Hoppingen folgt Möttingen, wo eine Zugkreuzung ansteht. In Nördlingen liegt rechts von uns das Bayerische Eisenbahnmuseum (BEM). In der langen Reihe von Museumsfahrzeugen ist auch E 10 005, ein Vorläufer unserer Bügelfalte, zu sehen. In Nördlingen hält der RE am Hausbahnsteig. Gleich nach der pünktlichen Abfahrt folgt eine lange Linkskurve um den bekannten Altstadtkern herum. 110 416 passiert hier einen noch handbedienten Bahnübergang. Wer den Charme von Flügelsignalen und alten niedrigen Bahnsteigen liebt, liegt auf der Riesbahn richtig.

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h, mehr ist angesichts des Gleises kaum möglich. Das reflektierte Licht der hochstehenden Sonne zeigt die wellige Oberfläche der alten Schienen. An vielen Stellen liegt das neue Gleis bereits neben den alten Eisensträngen. Jetzt muss nur noch der Umbauzug kommen.

Bis Bopfingen durchquert der Nahverkehrszug den Rieskrater. In Bopfingen stechen der Flochberg mit seiner Burgruine und der Ipf ins Auge. Der unbewaldete Ipf mit seinem markanten Plateau ist ein bekannter Zeugenberg, der viele Touristen in die Region lockt. Inzwischen hat unser Zug auch die Landesgrenze Bayerns überquert und rollt durch Baden-Württemberg, geologisch haben wir das Nördlinger Ries verlassen und befinden uns in der Schwäbischen Alb.

Von Bopfingen über Aufhausen bis Lauchheim liegt der vielleicht schönste Streckenabschnitt, wenn sich die Bahn an die Landschaft anschmiegt und in zahlreichen Kurven durch die Wälder schlängelt. Hier ist es ein Vergnügen, sich an einem Sommertag in einem modernisierten Silberling den Fahrtwind durch das weit geöffnete Fenster um die Nase blasen zu lassen und die sattgrüne, prächtige Landschaft aufzusaugen. Auch der einzige Tunnel der Strecke, der 574 Meter lange Bildwasentunnel, wird in diesem Abschnitt durchquert. Der Weg nach Aalen ist nicht mehr weit. Unser RE ist im Plan. Letzte Attraktion ist der Trennungsbahnhof Goldshöfe, mitten in der Prärie, fast ohne Ortsanschluss. Dort vereinen sich Riesbahn und die Strecke nach Crailsheim.

Herbert Meier hat mit seiner E10 den RE um 13.25 Uhr pünktlich in Aalen zum Halten gebracht. Für ihn geht es jetzt im Steuerwagen zurück nach Donauwörth, dann hat er Feierabend, er ist seit fünf Uhr schon unterwegs. Zeit, Abschied zu nehmen – auch von der Bügelfalte.

Stefan Alkofer




Foto: Alkofer

Die Ablösung steht schon parat: In Bopfingen ist Kreuzung mit einem Lirex.

Der geradzu idyllische Haltepunkt Aufhausen liegt in einer Kurve, die sich an den Hügel anschmiegt.

Foto: Groß

Kuriose Parallelfahrt zwischen Oschatz und Mügeln: Die Döllnitzbahn-IVK, 99 1574, begrüßte am 2. Juli mit einem Sonderzug die IK.

Foto: Kunick

IK auf Tournee

Der Nachbau der sächsischen Schmalspurdampflok IK ist fertig. Sie wurde fast allen Sachsen gezeigt.

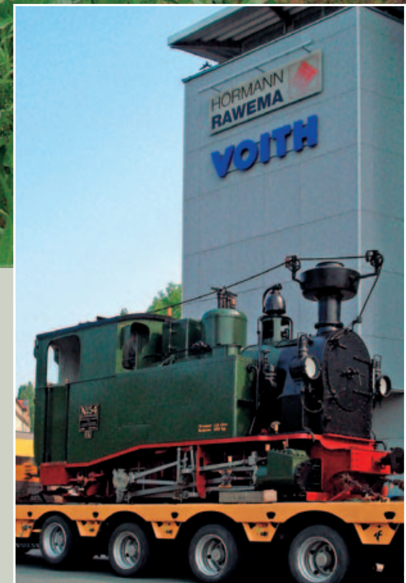
Es ist geschafft. Die IK ist fertig und das kleine Lökchen funktioniert auch. Eines der spektakulärsten Museumsbahnprojekte der vergangenen Jahre ist abgeschlossen.

Gut drei Jahre sind seit der Ankündigung des Projekts Anfang 2006 vergangen. Die Baureihe IK ist die Ur-Lok der sächsischen Schmalspurbahnen. 39 Exemplare wurden zwischen 1881 und 1892 von der Sächsischen Maschinenfabrik (ehemalige Richard Hartmann AG) in Chemnitz geliefert.

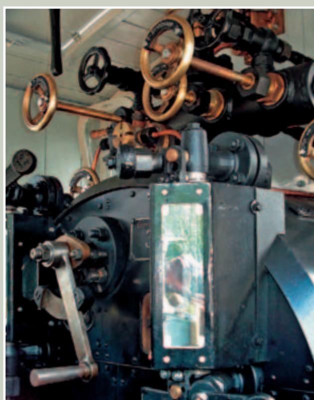
Keine der 39 Maschinen überlebte bis in die heutige Zeit. Insofern war der Wunsch, wieder eine dieser Loks betriebsfähig zu besitzen, bei den Schmalspurfreunden Sachsens allgegenwärtig. Der extrem teure Nachbau eines solchen Einzelstücks ist aber ohne potente Sponsoren kaum zu bewerkstelligen. Der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) entwickelte, um sein ehrgeiziges Ziel zu verwirklichen, einen ebenso klugen wie auf der Hand liegenden Plan: Man appellierte an den Patriotismus der im Freistaat Sachsen beheimateten Firmen. Manchen fällt es leichter, ein Bauteil, das unter Umständen in einer Lehrlingswerkstatt angefertigt werden kann, zu spenden als einen Geldbetrag. So entstand der IK-Nachbau zu großen Teilen aus Sachspenden. Für den Bau von Kessel und Rahmen sowie den Zusammenbau aller Teile waren die Experten des Dampflokwerks der DB AG in Meiningen verantwortlich.

Um der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, die kleine Dampflok gebührend zu begrüßen, war sie zwischen dem 28. Juni und dem 4. Juli 2009 auf Willkommens-Tour. Am 28. Juni startete die Reise auf einem Tieflader in Steinbach, einen Tag später traf die IK in Chemnitz ein. Die Reise führte zu allen sächsischen Schmalspurbahnen und wichtigen Sponsoren des Nachbaus. Sie endete am 4. Juli in Radebeul, wo die offizielle Einweihung stattfand.

Jetzt beginnt der Ernst des Lebens für die IK. *S. Alkofer*



Als besonderer Dank für die Unterstützung kam die IK bei wichtigen Hauptsponsoren quasi persönlich vorbei.



Fotos (2): Jürgen Oehler

Die Kesselarmaturen der Lok zeigen noch jungfräulichen Glanz.



Foto: Weigel

In Steinbach bei der Pressnitztalbahn (Jöhstadt – Steinbach) begann die Tour der IK am 28. Juni. Zuvor wurden hier schon Probefahrten gemacht.

Einst galten sie als Wahrzeichen an der Ostbahn: Die Weichselbrücken von Dirschau. Die heutigen Konstruktionen vermögen Weltgeschichte zu erzählen.

Brücken-Schläge

Im Jahr 1857 wurde die Weichselbrücke zwischen Dirschau (Tczew) und Marienburg, die erste eiserne Großbrücke Deutschlands, nach zwölf Jahren Bauzeit vollendet. Hochwasser und Eisgang erforderten Brücken mit großen Spannweiten. Die Weichselbrücke hatte für damalige Verhältnisse eine sensationelle Spannweite von 131 Metern und war eine kombinierte Straßen-Schiene-Brücke. Die Gleise waren im Boden versenkt, so dass die Brücke auch von Fuhrwerken und Fußgängern benutzt werden konnte. Wenn ein Zug die Brücke befuhr, wurde sie für den anderen Verkehr gesperrt.

Der stark zunehmende Eisenbahnverkehr zwang Preußen, von 1888 bis 1891 eine zweite Brücke zu bauen – allein für die Eisenbahn. Über die alte Weichselbrücke lief nur noch der Straßenverkehr. 1910 bis 1912 wurden beide Brücken nach schweren Überschwemmungen um jeweils 250 Meter



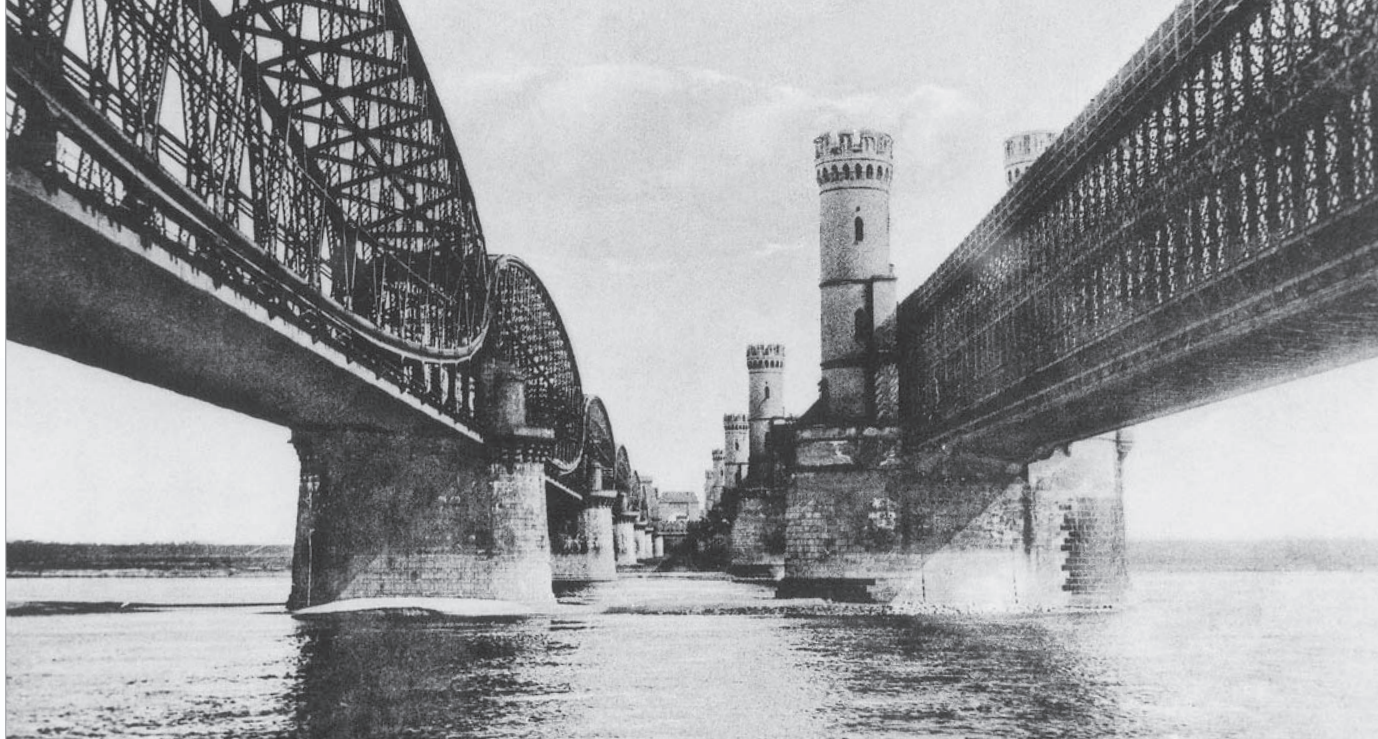


Foto: Slg. Gottwaldt

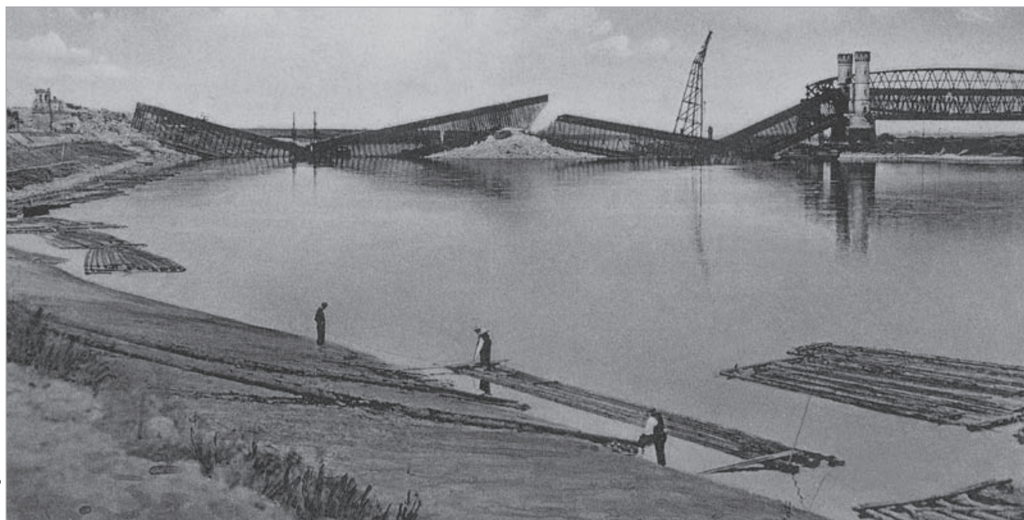
Die zweite, allein der Eisenbahn vorbehaltene Brücke (li.) wurde mit Fischbauchträgern realisiert. Diese existieren heute nicht mehr.

verlängert. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der polnische Korridor geschaffen, Dirschau ging an Polen. Die Bahnstrecke verlief rund 16 Kilometer über den Freistaat Danzig. Danach ging es über die Weichselbrücke in den polnischen Korridor. In Dirschau wurden die Züge verplombt. Anschließend folgte in südwestlicher Richtung eine Fahrt von rund 100 Kilometern durch Polen. Kurz hinter Konitz erreichte die Bahnlinie wieder das Reichsgebiet.

Die Dirschauer Brücken spielten eine entscheidende Rolle bei Hitlers Angriff auf Polen: „Bei allen ... Angriffsmaßnahmen gegen Polen steht die Wahrung der Überraschung für die Inbesitznahme der Weichselbrücken im Vordergrund", teilte er am 8. August 1939 dem Oberkommando der Wehrmacht mit. Auch die polnische Armee erwartete einen Angriff über diese Brücken und versah sie Anfang August 1939 mit Sprengladungen, Stahltoren und Schienensperren – in der Hoffnung, den deutschen Einmarsch so lange zu verzögern, bis englische und französische Truppen eintreffen würden. →

So zeigen sich heute beide Brücken: Die Türme und die ersten Felder des linken Bauwerkes stammen noch von 1857!

Foto: G. Habermann


Foto: Slg. Gottwaldt

Ganze Arbeit: Die jeweils beiden westlichen Felder der alten und der neuen Brücke lagen im Flussbett der Weichsel.

Ein Kommandounternehmen der Reichswehr sollte die Brücken besetzen: Eine Pionierkompanie sollte in einem Güterzug versteckt werden. Noch bevor die Brückentore von den Polen wieder geschlossen wurden, sollte ein Panzerzug mit einer weiteren Kompanie und einem Infanteriestoßtrupp dem Güterzug folgen. Die Zündkabel zur Sprengung sollten durch einen Luftschlag zerstört werden, während die Straßenbrücke durch eine in einem Möbelwagen versteckte Einheit gesichert werden sollte.

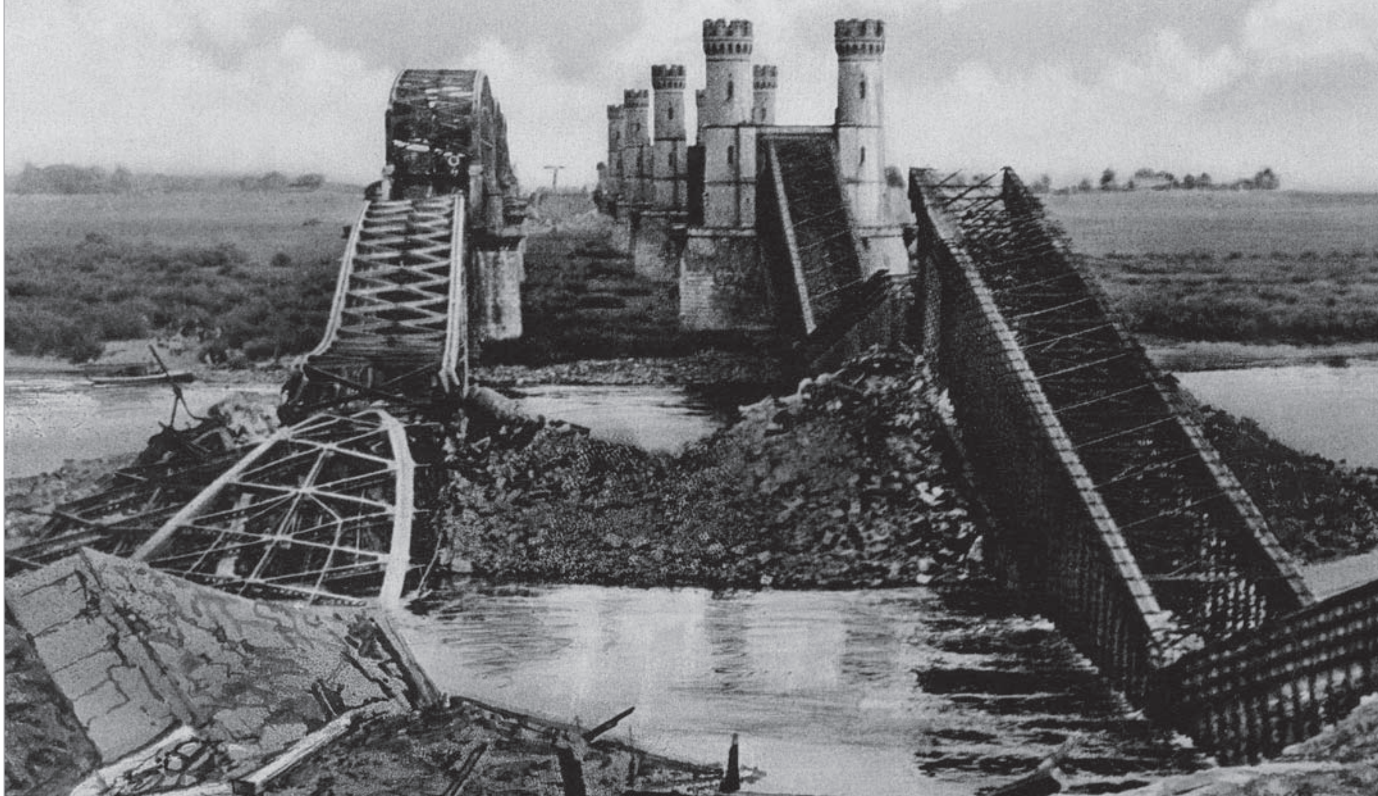
Das Kommandounternehmen ging schief – Polen konnte sprengen

Bei der polnischen Eisenbahnverwaltung wurde für den 1. September 1939 um 4:15 Uhr der planmäßige Transit-Güterzug 963 angemeldet. Er war aus Gruppen von Rungenwagen mit einzelnen, dazwischen eingegliederten, geschlossenen Güterwagen zusammengestellt. Sobald der Güterzug auf die Brücke gefahren wäre, hätte er kurz vor dem Dirschauer Brückenausgang halten sollen. Die in den G-Wagen untergebrachten Pioniergruppen hätten aussteigen, die Zündleitungen zerschneiden und den Feindwiderstand auf der Brücke brechen sollen. Leutnant Hacken von der Pioniereinheit 41 schrieb in seinem Gefechtsbericht: „Kurz nach 2.00 Uhr verläßt die dunkle Kfz-Kolonne der I./Pi 41 die Elbinger Kaserne zur Fahrt zum Verladebahnhof.... Vor uns steht ein langer Güterzug. 65 Wagen, 600 m lang. Ein Reichsbahnbeamter weist uns ein. Es ist 2.45 Uhr. Wir beginnen sofort mit dem Verladen. ... Ich steige in den ersten Wagen hinter die Lokomotive. – 3.08 Uhr. Ein fahrplanmäßiger Güterzug tritt von Ostpreußen seine Fahrt ins Reich an. Wir erreichen Marienburg. ... Lokomotivwechsel. Eine polnische Lokomotive setzt sich vor unseren Zug. Auf ihr als Personal zwei deutsche Eisenbahner in polnischer Dienstuniform." Geheimdienstleute überwältigten das polnische Personal und ersetzten es durch deutsche Soldaten.

Kurz darauf, um 4.26 Uhr, starteten drei Junkers Ju 87 B1 in Elbing. Sie zerstörten sieben Minuten später die neben dem Bahnhof Dirschau gelegenen Zündstellen – zwölf Minuten vor Hitlers offizieller Kriegserklärung an Polen und dem als Kriegsbeginn bekannten Beschuss der Westerplatte vor Danzig um 4:45 Uhr. Die Flugzeugbesatzungen überquerten zuvor mehrfach mit dem Zug die Brücke und prägten sich die Lage der Zündleitungen ein.

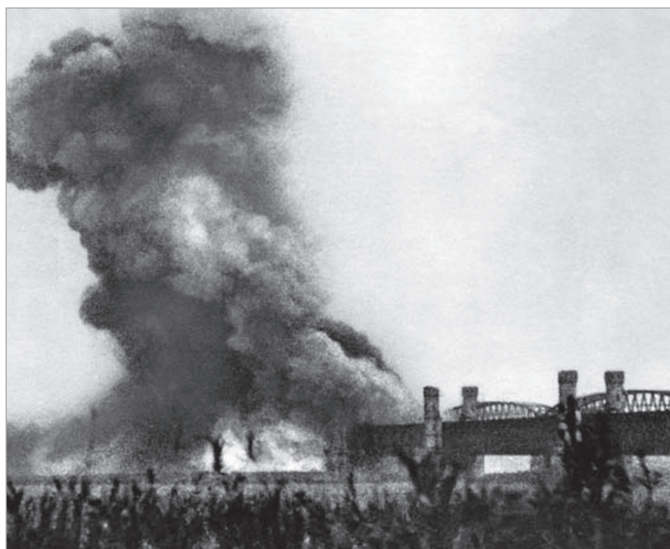
Um zeitgleich mit den Bombern an der Brücke einzutref-





Beide Brücken waren jetzt gesprengt (Blick von Dirschau). Polen wartete vergeblich auf französische und britische Truppen.

fen, musste der Güterzug eine künstliche Verspätung von 15 Minuten haben. Beim planmäßigen Stopp in Simonsdorf wurde ein polnischer Bahnbeamter misstrauisch: Er begann, Transit- und Frachtpapiere zu prüfen. Der Abstand des Panzerzuges schrumpfte, so dass die Operation aufzufliegen drohte. Agenten, die den Zuglauf in den Stationen sichern und das Bahnpersonal nach der



Der Moment der Sprengung um 6.40 Uhr auf der Dirschauer Brückenseite: Polnische Soldaten hatten zuvor die Kabel repariert.

Fotos (2): Slg. G. Habermann



Teile des Ersatzbaus von 1940, der gegen Kriegsende gesprengt wurde, bilden heute im wesentlichen die Eisenbahnbrücke.

Foto: G. Habermann

Durchfahrt des Güterzuges festsetzen sollten, begannen zu schießen. 20 polnische Eisenbahner und Zollbeamte wurden exekutiert. Ein polnischer Bahnarbeiter konnte die Wachsoldaten an der Brücke alarmieren. Er wurde noch während des Telefonats erschossen.

Leutnant Hacken notiert: „...Wir haben ... kostbare Minuten verloren. ... Es ist 4.42 Uhr. 4.45 Uhr müssen wir auf der Brücke stehen. ... Ich stehe jetzt neben dem Lokomotivführer, schaue angestrengt durch das runde Fenster auf die Brücken. Jetzt müssen unsere Flieger angreifen, denke ich; da sind sie schon. Im schneidigen Angriff belegen sie militärische Anlagen und den Dirschauer Bahnhof mit Bomben ... Ich sehe die Einfahrt auf die Brücke durch ein großes Stahl- und Gittertor geschlossen. Wir sind nur noch einige hundert Meter davor. ‚Fahren Sie mit aller Kraft auf das Tor rauf!', rufe ich dem Lokomotivführer zu. ... Jetzt sehe ich ... Schienensperren quer über die Gleisanlagen gelegt. Der Zugführer erklärt mir, daß unter diesen Umständen die Lokomotive unweigerlich entgleisen würde. Ich sehe dieses ein, lasse den Zug halten. Wir stehen ungefähr 100 m vor der →


Foto: Slg. Schumacher

Belastungsprobe: Bis 15. Oktober 1939 war eine provisorische eingleisige Brücke von den Deutschen errichtet worden.

Brücke. Schon prasseln die ersten Schüsse ... Jetzt heißt es, die hinter mir im Zuge sich befindende Kompanie herauszubekommen. Ich gebe das verabredete Zeichen und pfeife mit der Lokomotive. Inzwischen hagelt es nur so von Schüssen auf die Lokomotive und rechts und links an ihr vorbei. Der Heizer wird durch einen Streifschuß verwundet." 100 Meter vor der Brücke verließen die Soldaten den Zug; sie versuchten, trotz Beschusses die Brücke zu erreichen. Es gelang ihnen nicht. Leutnant Hacken: „Der Panzerzug selbst kann ... nur unvollständig in den Feuerkampf eingreifen, da er durch den vor ihm stehenden langen Güterzug stark behindert wird. Ich lasse daher beide Züge zurückfahren, umrangieren und den Panzerzug vor den Brückenkopf fahren, so daß er nun freies Schußfeld hat."

Das heutige Brücken-Flickwerk beinhaltet fast alle Epochen

Die Polen reparierten trotz schwerer Bomberangriffe die Kabel und sprengten trotz der kämpfenden Soldaten beider Seiten um 6:10 Uhr den Liessauer Brückenpfeiler, eine halbe Stunde später den auf Dirschauer Seite. Die ersten beiden Felder brachen zusammen und stürzten in den Fluss.

So war der erste Handstreich des Zweiten Weltkriegs gescheitert; Deutsche Truppen nahmen Dirschau erst am nächsten Tag ein. Der Zweite Weltkrieg begann also mit dem Kampf um die Dirschauer Brücken. Die „Befreiung Danzigs aus der Schmach des Friedensvertrags von Versailles" (sprich: Der Beschuss der Westerplatte), eigentlich als Kriegsbeginn bekannt, war propagandistisch viel besser zu verkaufen als das missglückte Kommandounternehmen.

Deutsche Pioniere richteten die Bahnbrücke wieder her und nahmen nach sechs Wochen eine eingleisige Notbrücke in Betrieb. Am 1. September 1940 – genau ein Jahr nach der Sprengung – ging eine neue zweigleisige Brücke in Betrieb. Sie stand nicht lange: In der Endphase des Zweiten Weltkriegs wurde sie beim Rückzug von Deutschen gesprengt.

Nach dem Krieg baute man die Brücken mit allen irgendwie noch brauchbaren Teilen wieder auf. So entstand das heute noch vorhandene Flickwerk. Die westlichen zwei Felder der Brücke von 1857 sind eine ehemalige britische Militärbrücke. Es folgen drei Gitterfelder der alten Brücke. Sie sind mit Einschusslöchern, vier Rundtürmen und zwei Pfeilern erhalten. Wo sie im Krieg gesprengt wurde, bricht die Brücke jäh ab. Es folgt ein Segment mit stählerner Fachwerkkonstruktion unter der Fahrbahn. Weiter führt die Brücke bis zum östlichen Brückenende auf Liessauer Seite über die Verlängerungen von 1912 mit obenliegendem Fachwerk. Deutlich sind hier die Schäden der Sprengung zu sehen. Die drei Originalfelder der Dirschauer Weichselbrücke sind das älteste erhaltene Zeugnis einer großen mehrfeldrigen Balkenbrücke aus dem Beginn des Eisenbahnzeitalters.

Gabriel Habermann/hb


Am Ende des Krieges: Deutsche Truppen hinterließen der Roten Armee „verbrannte Erde" und zerstörten auch die Weichselbrücken.

Foto: Slg. Gottwaldt



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Endkontrolle

Betrifft: „In Bewegung", Heft 8/2009

Zu Ihrem Interview muss ich als Händler auch meinen Senf dazugeben: Fachhändler sind **nicht** das Bindeglied, sondern die Endkontrolle und die Reklamationsabteilung zum Kunden.

Thomas Rüdel, Technoshop, 46238 Bottrop

Verständnisfrage

Betrifft: „Was läuft schief, Herr Schweickhardt?", „In Bewegung", Heft 7 u. 8/09

Herr Schweickhardt vom gleichnamigen Modellbahnversandhandel vermutet, dass Herr Haslberger (Eigentümer von Roco/Fleischmann) „kein Finanzhai" sei. Das mag stimmen. Jedoch gibt es nach meinen Erfahrungen auch solche Personen, die sich päpstlicher als der Papst gebärden und/oder Entscheidungen im nur angenommenen vorauseilenden Gehorsam treffen. Wie sonst ist es zu verstehen, dass der gerade neu entwickelte und auch in der Fachpresse sehr gut angekommene Fleischmann-Profi-Boss aus Kostengründen (!) wieder vom Markt genommen wurde zugunsten der vom Leistungsumfang vergleichsweise eher limitierten Roco-Multimaus? ***Hans-Joachim Klaje, E-Mail***

Traditionslinie

Betrifft: „Bahnwelt aktuell", Heft 8/2009

Der Beitrag über den Berlin-Night-Express, die einzig verbliebene Reisezugverbindung auf der Traditionslinie Sassnitz – Trelleborg, weckte in mir wehmütige Erinnerungen an vergangene Zeiten. Über diese Fährlinie, die in diesen Tagen ihr 100-jähriges Bestehen mit Ausstellungen, einer Festwoche und Sonderangeboten beging, verkehrten einst Züge mit klangvollen Namen wie „Sassnitz-Express", „Meridian" und „Berlinaren". Der „Berlinaren", als SVT 18.16 gefahren, war übrigens vor genau 40 Jahren zwischen Berlin und Malmö mit weniger als acht Stunden Fahrzeit (bei vierstündiger Fährfahrt) eine Stunde schneller als der heute nur zur Hauptreisezeit täglich verkehrende Berlin-Night-Express. Es ist traurig, dass es mit dem Eisenbahnverkehr auf dieser Fährverbindung in den letzten beiden Jahrzehnten derart bergab ging, und es ist durchaus nicht sicher, dass der privat betriebene Berlin-Night-Express noch für viele Jahre Bestand haben wird.

Michael Schwindkowski, 13587 Berlin



Foto: Schwindkowski

Sommer 1969: Der „Berlinaren" begegnet zwischen Malmö und Trelleborg dem Nachtzug von Berlin nach Malmö.

Technischer Mangel

Betrifft: „Der richtige Dreh", Heft 6/2009

Unberücksichtigt in der Bewertung blieb, dass es eine merkliche und hörbare Geschwindigkeitsänderung der Scheibe nach Umschaltung des Drehschalters von Betriebsart „Durchlaufen" (fixiert) auf „Anhalten beim nächsten Abgang" erfolgt. Solche Mängel sollten heutzutage und in diesem Preissegment technisch gelöst sein. Hätte der Tester Preisentwicklung und technischen Mangel berücksichtigt, wären keine vier Schlusslaternen übriggeblieben. ***Stephan Kuhlisch, E-Mail***

Warenwerte

Betr.: „Was läuft schief, Herr Schweickhardt?", Heft 7/09

Als Lehrling habe ich im ersten Halbjahr 80 DDR-Mark und für die 80 Mark im Modellbahnladen in Cottbus immer etwas Tolles bekommen. Das machen Sie heute mal mit 80 Euro. Irgendwo habe ich mal die Definition gelernt, der Preis ist der in Geld ausgedrückte Wert einer Ware. Stimmt das noch?

Gerd Behrendt, E-Mail

Vorwiderstand

Betrifft: „Das Nordlicht", Teil 2, Heft 8/2009

Der Schaltplan auf Seite 60 ist nicht korrekt: Der Vorwiderstand für die LED-Beleuchtung ist falsch angegeben. Sicherlich ist hier 1 kOhm angebracht. Maximale Decoderspannung 24 Volt minus dreimal LED-Spannung 3,1 Volt = 14,7 Volt, die vom Vorwiderstand vernichtet werden müssen. Bei einem Widerstand von 1 Ohm sind das nach dem Ohmschen Gesetz 14,7 Ampere! Bei 1 kOhm sind es dann zweckmäßigerweise 14,7 Milliampere. Das ist für die meisten LED völlig ausreichend. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass die Leuchtdioden von LED-Baron sehr hell sind, so dass auch gerne ein größerer Vorwiderstand genommen werden kann.

Michael Kersting, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Für den Übertragungsfehler bitten wir um Entschuldigung.

Origineller Zug

Betrifft: „Die Olsberger Rampe", Heft 6/2009

Gleich Ihnen habe auch ich Erinnerungen an Olsberg. Ich verlebte dort im Juli 1958 einen Urlaub mit meiner Frau, als ich auf einem Spaziergang nahe der Bahnstrecke eine originelle Fahrzeugkombination entdeckte. Im Laufschritt erreichte ich noch eine Straßenbrücke nahe dem Olsberger Bahnhof, von wo aus ich das Gespann auf Film bannte. Mit Kenntnis der Fahrplanzeit entstanden an den Folgetagen im Bahnhof Olsberg und von der Brücke weitere Bilder. Die Zugzusammensetzung war unterschiedlich. ***Rolf Siedler, 52222 Stolberg***



Foto: Siedler

Juli 1958 auf der oberen Ruhrtalbahn: Der VT 98 hat als Beiwagen einen VB 30.3 und noch eine Donnerbüchse am Haken.

Abwrackprämie

Betrifft: „Von Gleicheren unter Gleichen", Heft 8/09

Die Abwrackprämie für die Modelleisenbahn ist schon da. Schauen Sie nur auf die Seite 34 des aktuellen Heftes 8/2009. Dort ist Werbung von Modellbahn-Saxonia. ***Eckhard Siegel, E-Mail***

Anmerkung der Redaktion: Freilich handelt es sich da um keine staatliche Maßnahme.

Beinahe hätte sie das 100-Jährige am 29. Juli 2009 nicht mehr erlebt: 2006 stand die erste slowakische elektrische Schmalspureisenbahn vor dem Aus.

Mit Gruß vom Doppeladler

Petr Joachymstal hat in seinem Führerstand stets ein waches Auge für die Strecke, vor allem in den Ortschaften.



Als am 29. Juli 1909 die Inbetriebnahme der „Städtischen elektrischen Schmalspureisenbahn Trentschin Tepla-Trentschin Teplitz" erfolgte, war die Welt in der österreich-ungarischen Doppelmonarchie zumindest scheinbar noch in Ordnung. Der Kurbetrieb in Trentschin Teplitz, schon im 13. Jahrhundert ob seiner Thermalquellen urkundlich erwähnt, florierte und die neue Elektrische auf der k.u.k-typischen Bosnienspur von 760 Millimetern versprach, mit ihrem Anschluss an die Staatsbahn in der Kreisstadt Trentschin Tepla für weiteren Aufschwung zu sorgen.

Die Bedeutung für den Kur- und Tourismusbetrieb hat sich bis heute nicht geändert. Was wohl auch ausschlaggebend für den Fortbestand dieser zum technischen Denkmal ernannten Schmalspurbahn war. Zwischenzeitlicher Schienenersatzverkehr erwies sich nämlich als ausgesprochen kostenträchtig, da aufgrund des Andrangs pro Fahrt regelmäßig gleich zwei Busse eingesetzt werden mussten.

Die von der Slowakischen Staatseisenbahn (ŽSR) als Betreiber geplante, wenn auch vorläufige Betriebseinstellung zum 1. Oktober 2006 unterblieb. Sehr zur Freude der Fahrgäste und auch des Personals, das seit 2004 in Einmannbedienung auch die Fahrkarten verkauft. Schaffnerinnen und Schaffner wurden abgeschafft

411903-8 im klassischen Blau-Beige hat die Endstation Trenčianske Teplice, erbaut im Jahre 1941, erreicht.



Unterwegshalt in Trenčianska Teplá: Triebwagen 411 901-2 erhielt 2008 ein dem Schema der ŽSR ähnliches Farbkleid.

Fotos (3): Erhard Wolf

und 2007 wurde auch der Fahrkartenschalter im Teplitzer Bahnhof geschlossen.

Die in den Jahren 2000 und 2001 erfolgte umfangreiche Sanierung des Oberbaus hat, auch unter Einsatz der slowakischen Armee, dafür gesorgt, dass heute die Fahrzeit auf der nicht ganz sechs Kilometer langen Strecke mit vier Unterwegs-Haltepunkten und einem Bedarfshalt wieder nur 15 Minuten beträgt. Gelegentlich auch weniger, wenn sich der Triebfahrzeugführer nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hält.

Im Zuge der Sanierung wurde der Kreuzungsbahnhof Výhybňa Kanóvá zurückgebaut, so dass heute auf der eingleisigen Strecke die Züge nicht mehr kreuzen können. 2007 entstand dort ein Bedarfshaltepunkt.



Um 1912 ist die Elektrische, hier im Bahnhof Trentschin Teplitz, wichtiger Bestandteil des örtlichen Kurbetriebs.

Foto: Slg. Wolf

Die seit vielen Jahren nur noch im reinen Personenverkehr betriebene Schmalspurbahn „Trenčianska Elektrická Železnica", kurz TREŽ, verfügt über drei Elektrotriebwagen der ČSD-Baureihe EM 46.1 aus den frühen 50er-Jahren. Die modernisierten Vierachser, als 411.9 in den slowakischen Triebfahrzeugpark eingereiht, sind mit automatischem Ansagedienst auf Slowakisch, Deutsch und neuerdings auch Englisch ausgerüstet. Außerdem kann TREŽ zur Verstärkung auf zwei tschechische Steuerwagen, eingereiht als 911.9, wie die Triebwagen 1951/52 gebaut und in den 80er-Jahren modenisiert, zurückgreifen.

Die historische Dampflok, ursprünglich von der Schwarzgranbahn stammend, ist gelegentlich zumindest im Depot zu bewundern. Dies ist in unmittelbarer Nachbarschaft des Staatsbahngeländes in Trenčianska Teplá (Strecke Bratislava – Košice) zu finden. Vom dortigen Bahnhofsvorplatz startet die TREŽ, um durch das malerische Teplička-Tal Trenčianske Teplice, die „Perle der Karpaten", zu erreichen. Hin- und Rückfahrt für zwei Personen (Stand Mai 2009): 1,28 Euro!

Erhard Wolf, Karheinz Haucke



Für die nicht ganz sechs Kilometer beträgt die Fahrzeit etwa 15 Minuten.



Mit einer selbst gefertigten kleinen Schmirgelleiste (Körnung 400 bis 600) werden die erhabenen Ziffern plan abgezogen.

Zum Heraustrennen aus dem Ätzrahmen kann man ein Skalpell verwenden.

In die Kunst, Fahrzeuge selbst zu beschriften, führt Jörg Chocholaty am Beispiel diverser H0-Modelle ein.

Schrift-ART

In der August-Ausgabe beschäftigte sich der Artikel „In der Zwischenzeit" mit den Epochen IId und IIIa. Wegen der überschaubaren Zahl entsprechend beschrifteter Fahrzeuge muss man zumeist selbst zum Beschriftungssatz greifen.

Was Beschriftungen anbelangt, so haben sich die Firmen Gaßner (www.gassner-beschriftungen.de) und Beckert (www.beckert-modellbau.de) seit vielen Jahren einen Namen gemacht. Während sich letzterer hauptsächlich mit Ätzteilen beschäftigt, hat Gaßner sich ganz auf Schiebebildbeschriftungen für Loks und Wagen spezialisiert, führt allerdings auch einige Ätzbeschriftungen (ungeschwärzt) im Sortiment.

Wenn vorbildgerecht, liegen Roco-Loks bereits seit einigen Jahren schwarz lackierte Ätzschilder bei, deren Abmessungen exakt denen der werkseitig aufgedruckten entsprechen. Da viele Modellbahner die Montage abschreckt, sind die meisten Loks nur bedruckt unterwegs, die Ätzschilder verbleiben in der Zurüstteilbox der Schachtel.

Für alle, die sich dennoch mit dem Beschildern befassen möchten, hier einige Tipps:

Zunächst verbleiben die Schilder im Ätzrahmen. Das Freilegen der Farbschicht erfolgt am besten mit Schmirgelleisten der Körnung 400 oder 600 auf einer planen Fläche. Sollte sich an der Kante des Schildes Farbe lösen, kommt ein wasserfester schwarzer Edding-Stift zum Einsatz. Zur besseren Haftung des Klebstoffes wird die Rückseite mit Schmirgelpapier der Körnungen 320 oder 220 unter kreisenden Bewegungen angeraut.

Das Heraustrennen aus dem Ätzrahmen kann mit einem scharfen Flachstichel oder mit einem Skalpell erfolgen. Wichtig ist, eine harte Unterlage, beispielsweise ein Stück Messingblech, zu verwenden da sich sonst die Kante des Schildes nach unten biegen kann.

Sind noch Rückstände des Verbindungssteges sichtbar, glättet man die Kante mit der Schmirgellatte, möglichst ohne das Schild zu verbiegen. Die blanken Kanten färbt man wiederum mit dem wasserfesten Stift ein.

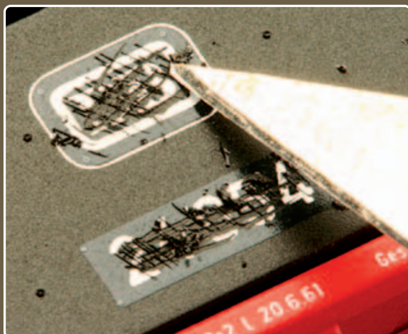
Kerben am Aufbau verbessern die Haftung

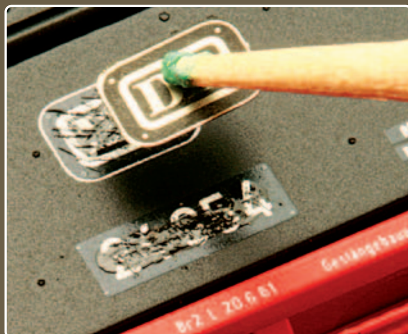
Im Bereich der Klebestelle am Führerhaus erhält die Kunststoffoberfläche leichte Kerben und über Kreuz eingeritzte Kratzer. Das verbessert den Halt zusätzlich. Das nach oben aufgeworfene Material ist mit der Schmirgellatte vorsichtig zu entfernen. Zum Verkleben hat sich die von Beckert empfohlene Methode mit lösungsmittelfreiem Kontaktkleber gut bewährt. Allerdings muss das Schild möglichst auf Anhieb exakt über dem aufgedruckten sitzen. Kleine Korrekturen sind noch möglich, solange das Schild noch nicht fest angedrückt wurde.

Ebenfalls geeignet ist der Zweikomponentenkleber von UHU (schnellfest, blaue Tube), der immerhin fünf Minuten offen bleibt und so genügend Zeit zum Ausrichten lässt. Dabei genügt es, etwas Klebstoff mittig des Aufdruckes mit einem 0,5-mm-Messingdraht aufzutragen. Um das Schild an der Vorderseite anheben zu können, eignet sich ein Zahnstocher, auf dessen Spitze eine winzige Knetkugel aufgespießt ist.

Bei der Beschriftung mit Schiebebildern, egal ob komplett oder teilweise umbeschriftet wird, ist eine hochglänzende Grundfläche Voraussetzung für ein gutes Ergebnis.

Zunächst wird die zu ändernde Anschrift vorsichtig mit einem Glasfaserstift entfernt. Anschließend nebelt man die entsprechenden Flächen kurz mit der Spritzpistole und Hochglanzlack ein. Das 1951 eingeführte Europ-Schriftfeld, das im vorliegenden Fall beim Wagen mit glatter Wagenwand verwendet wurde, lässt sich direkt an der Umrandung ausschneiden. Somit fällt der Trägerfilm überhaupt nicht auf. Der Wagen mit Bretterwand erhielt dagegen die ursprüngliche Beschriftung. Beide Varianten sind von Gaßner erhältlich. →


Im Bereich der Klebestelle erhält die Kunststofffläche leichte Kerben mit einem Skalpell. So breitet sich der Kleber aus, ohne unter dem Schild hervorzuquellen.

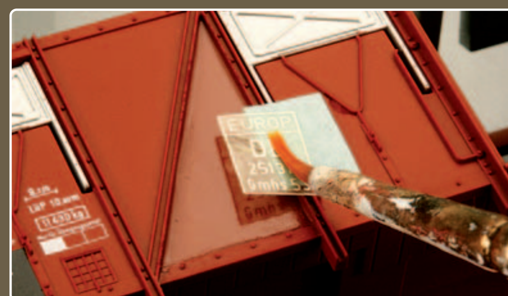

Nach dem Auftrag des lösungsmittelfreien Pattex-Klebers setzt man das Schild auf einen Zahnstocher, dessen Spitze ein wenig Knetgummi trägt.



Das Platzieren sollte möglichst exakt auf der Stelle des Aufdruckes erfolgen. Der Beheimatungsnachweis war übrigens bei dieser speziellen Vorbildlok nur angeschrieben.

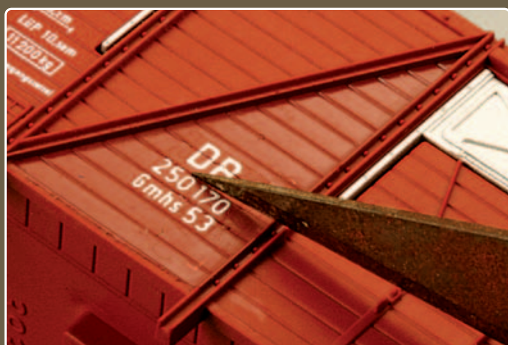

Beim Umbeschriften von Wagen wird die alte Beschriftung mit einem Glasfaserstift entfernt.


Die zu beschriftende Stelle sollte möglichst eine Airbrush-Spritzlackierung mit hochglänzendem Klarlack erhalten.


Das wenige Sekunden eingeweichte Schiebebild legt man unmittelbar neben der zu beschriftenden Stelle ab und schiebt den Film mit einem feinen Pinsel auf die Wagenwand.

Die Arbeiter bringen Beckerts feine H0-Beschriftung an der Roco-24 an.


Bei Wagentypen mit Bretterwänden hilft transparente Kunststofffolie (Verpackungsmaterial), den Trägerfilm auch in die Vertiefungen zu drücken.


Ist das Schiebebild angetrocknet, schneidet man den Film an den Bretterfugen ein. Anschließend wird der Weichmacher von Gaßner aufgetragen.



Abschließend erfolgt die Spritzlackierung mit Mattlack.

Nachdem die Beschriftung mit einem Skalpell sauber herausgetrennt wurde, wird das Schiebebild mit einer spitzen Pinzette in lauwarmes Wasser getaucht. Einmal kurz eintauchen genügt, dann legt man das Schiebebild direkt neben der zu beschriftenden Stelle auf der Wagenwand ab. Mit einem dünneren Pinsel wird geprüft, ob sich der Trägerfilm bewegen lässt. Schließlich schiebt man den Film an die vorgesehene Stelle. Das exakte Ausrichten erfolgt dann ebenfalls mit dem Pinsel, der zuvor in Wasser getaucht wurde. Hat sich der Wasserfilm nach einigen Minuten verflüchtigt, hilft transparente Kunststofffolie, die Beschriftung fest anzudrücken. Beim Bretterwagen lässt sich der Film somit auch gut in die Vertiefungen drücken. Trotz allem ist es ratsam, den Film im Bereich der Fugen mit einem Skalpell einzuschneiden und anschließend mit Weichmacher einzupinseln.

Weichmacher sollte man grundsätzlich immer verwenden. Allerdings darf die Beschriftung dann nicht mehr verschoben werden, da der Film durch den Weichmacher sehr reißempfindlich wird. Sollten trotz Hochglanzlackierung und verwendetem Weichmacher kleine Lufteinschlüsse sichtbar sein, sticht man diese mit einer Stecknadel auf und träufelt Weichmacher auf. Mit einer Mattlack-Spritzlackierung enden die Arbeiten am fabrikneuen Wagen.

Weichmacher macht das Schiebebild flexibel

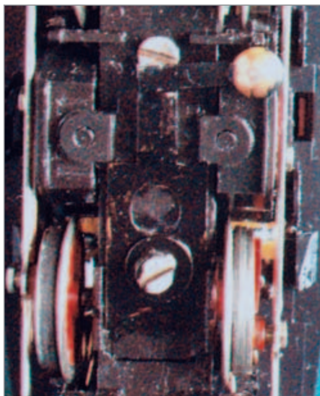
Wird der Wagen dann noch dezent patiniert, verschwinden auch die letzten Spuren der Schiebebildbeschriftung.

Jörg Chocholaty/yo



Dieser aus einem Petau-Bausatz entstandene X 05 wurde komplett mit Gaßner-Schiebebildern beschriftet. Durch Einschneiden des Films an den Bretterfugen wurde die Wirkung weiter verbessert.

Foto: Jörg Chocholaty



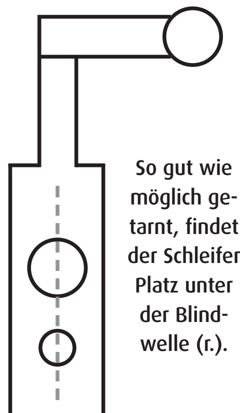
Der Schleifer verbessert die Stromaufnahme erheblich.

„Bügeleisen" lernt laufen

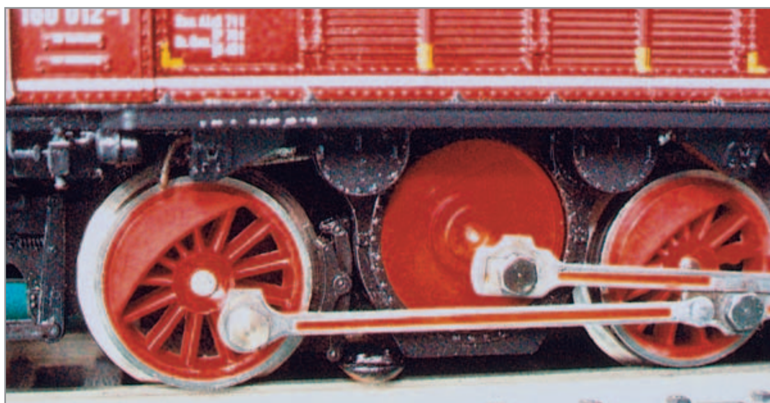
Die Fahreigenschaften der DB-E-Lok 160 von Roco können deutlich verbessert werden.

■ Die E-Lok 160 von Roco ist hübsch anzusehen, aber widerspenstig beim Fahren. Doch sollten ihr ein kümmerliches Vitrinendasein oder stationärer Anlagenaufputz erspart bleiben. Kombinierter Oberleitungs- (OL) und Unterleitungs- (UL)-Betrieb ist das Einfachste, um ihr etwas bessere Manieren beizubringen. Ihr Innenleben mit Glockenankermotor samt Schwungscheibe aufzuwerten, begeistert angesichts der stattlichen Investition nur bedingt. So wurde dem kleinen Biest nach alter Sitte ein Schleifkontakt verpasst. Ein Kupferniet mit Halbrundkopf (hier 4 Millimeter, 3 Millimeter wären besser) fand sich im Kleinteilkästchen. Schnell wurde ein Winkelfederblech (0,15 Millimeter stark) geschnitten. Der Nietkopf wurde so aufgelötet, dass er gerade zwischen Bremsimitation und Blindwellengehäuse passt (siehe Bild unten). Der Schleiferhalter wird mit der Chassissschraube bei der B-Achse angeschraubt. Nun ab aufs Gleis – und gewonnen! Nun wird noch alles Notwendige schwarz eingefärbt, damit man nicht unbedingt etwas sieht. Wer ausschließlich im UL-Betrieb fährt, also den Strom nur über die Gleise bezieht, wird allerdings um einen zweiten Schleifer nicht umhin kommen.

Hermann Clauss



So gut wie möglich getarnt, findet der Schleifer Platz unter der Blindwelle (r.).



Fotos und Zeichnung: H. Clauss

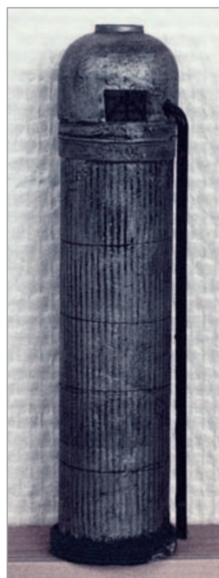
DDR-Landwirtschaft

Die Nachbildung von LPG-Silos gelingt auf einfache Weise im TT-Maßstab.

■ Was während meines Arbeitslebens nur beschränkt möglich war, verwirkliche ich mir jetzt im Ruhestand: Den Aufbau einer TT-Anlage in den Epochen III und IV. Aufgrund der Tatsache, dass ich den Großteil des rollenden Materials und der Gebäude bereits zu DDR-Zeiten erworben habe, bot sich eine DR-Anlage mit Beschränkung auf Dampf- und Dieseltraktion an. Bei der Gestaltung der Landschaft musste ich feststellen, dass viele typische Bauten der DDR nicht im Handel erhältlich sind. Da zu einer solchen Anlage meines Erachtens auch eine LPG gehört, habe ich mir überlegt, wie man die typischen Futtersilos mit geringem Aufwand realitätsnah gestalten kann. Als Grundlage verwendete ich Tablettenröhrchen für Vitamin-, Kalzium- oder Magnesiumtabletten. Für die Kuppel wurden Teile der Verpa-ckung von Überraschungseiern eingesetzt, dabei sind mehrere Varianten möglich. Der Körper wurde mit TT-gerechter Wellpappe verkleidet, um den Eindruck der Aluminium-Außenhaut zu erhalten. Nach Farbgebung mit Aluminiumbronze und nachfolgender Alterung wurde ein Ergebnis erzielt, das den ehemaligen DDR-Bauten sehr nahe kommt.

Dr. Klaus Schmidt

Tablettenröhrchen und Ü-Ei-Kappen bilden die Basis der Silos.



Fotos (2): K. Schmidt

Im Ensemble mehrerer Silos entsteht ein realitätsnaher Eindruck einer LPG.



Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 9** Bauanleitungen

Die ersten individuelle Züge zeigenden Laubbäume entstehen mit den bisher erworbenen Kenntnissen, Techniken und Materialien.



„Es gibt mehrere Möglichkeiten, etwas richtig zu machen", so Josh.

Die grüne Revolution



Aus elegischem Nebelzauber ans Tageslicht: Schritt für Schritt wächst auch das Können.

Auf die schier unverwüstlichen, in der letzten Folge im Biegeverfahren bereits ausführlich maltraitierten preiswerten Einfachbäumchen der Firma Noch aus Wangen setzen wir auch bei der Kreation unserer ersten Laubbaummodelle.

Zweckmäßig ist der Kauf von Großpackungen mit 60 Exemplaren. So haben wir genügend Material zum Verarbeiten und Üben.

Betrachten wir einen dieser Einfach-Laubbäume (Bild 1), stellen wir fest, dass die Krone zu gleichmäßig und eiförmig ist, um wirklich überzeugen zu können. Um die Krone aufzulockern und sie unregelmäßiger zu gestalten, gibt es gleich mehrere Möglichkeiten.

Merke: Im Artemanos-Modellbaumseminar kann man kaum etwas falsch machen, wenn man sich an die Anleitungen hält. Aber es gibt meist mehrere Möglichkeiten, etwas richtig zu machen.

Beginnen wir mit der Auflockerung. Unter dem Laubimitat befinden sich gerade Äste aus Kunststoffborsten, die zwischen zwei Drähten eingedreht sind. Das sind die gleichen Bürstenbäume, wie sie uns von den Nadelbäumen schon bekannt sind, nur eben eiförmig zugeschnitten.

Mit der in der vorigen Folge gründlich vermittelten Biegetechnik ist es nun ein Leichtes, die Laubbäume zurechtzubiegen. Wobei mit wachsender Erfahrung auch auf das Entfernen des Industrielaubs durch Abbürsten oder Abwaschen gegebenenfalls verzichtet werden kann. Und so präsentiert sich der Laubbaum nach der Biegeaktion schon mit etwas realistischerer Krone (Bild 2).

Soll die Krone noch etwas aufgelockert und sollen die Außenäste noch etwas feiner gestaltet werden, kann ein Teil der Industriebelaubung einfach mit den Fingern abgerebbelt werden. Eine kleine Fächerharke (Bild 3) macht diese Arbeit noch effektiver. Man kann sie sich selbst bauen, zum Beispiel aus einem Messingrohr, mit Stahlborsten aus einer Drahtbürste, aber auch ein drastisch gekürzter Jazzbesen aus dem Musikalienhandel eignet sich, ebenso eine kleine Kunststoffharke aus dem Sandkastenzubehör.

Nicht jeder Laubbaum hat eine füllige Krone. Für die Ver-



1 Das Basismaterial: Der Einfachbaum hat eine zu gleichmäßige und eiförmige Krone.



2 Nachdem die mit der erlernten Technik ausgeführten Biegearbeiten erfolgreich waren, sieht die Baumkrone schon um einige Stufen realistischer aus.



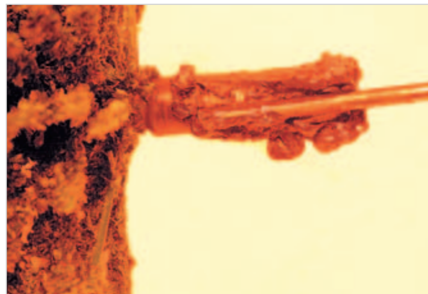
3 Eine Eigenbau-Fächerharke leistet wertvolle Dienste nicht nur beim Auskämmen der Zweigspitzen.



4 Das Ergebnis der erlernten Vorbehandlung: Lichte Kronen und dichte Kronen, gebogene und gerade Äste ergeben eine bunte und individuelle Vielfalt.



5 Nach Einsatz eines Gasbrenners oder eines Feuerzeugs lässt sich der erhitzte Montagedorn wie eine Pfahlwurzel in den Stamm schieben.



6 Bei ganz kleinen Einfachbäumchen muss der als Montagedorn dienende Schweißdraht seitlich eingeschmolzen werden, da das Stämmchen zu dünn ist.



7 Um dieser Konstruktion die erforderliche Stabilität zu verleihen, sichert man den Montagedorn noch zusätzlich mit einem Stück Myrthendraht.

sion mit einer lichteren Krone verwenden wir einen weiteren Bürstenbaum und rücken ihm mit einer kräftigen Nagelschere oder einem feinen Seitenschneider zu Leibe, sprich an die Borsten. Diese sollten in unregelmäßigen Abständen und dicht am Stamm abgeschnitten werden.

Um eine individuelle Vielfalt zu erreichen, werden einige der Bürstenbäume nur gebogen, andere ausgelichtet, wieder andere zusätzlich an den Astspitzen nochmals gebogen, einige wenige auch mit verhältnismäßig gerade Ästen, aber gelichtet, belassen. Das Ergebnis (Bild 4) kann sich sehen lassen.

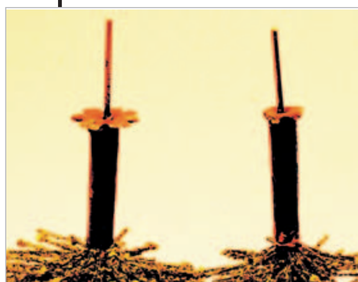
Nun beginnt die eigentliche Ver- und Bearbeitung der Bäumchen, wird die endgültige Formgebung bestimmt. Grundlegende Techniken, die für alle Bürstenbäume anzuwenden sind, werden in den begleitenden Abbildungen mit Gelb unterlegt.

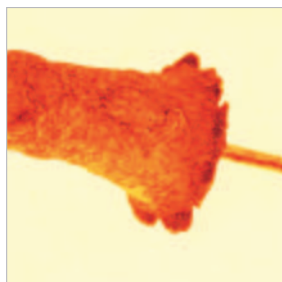
Nun wird es Zeit, dass unsere Bäume richtig auf die Füße kommen. Wenden wir uns also zunächst deren Wurzeln zu. Die breiten Ausläufer der Polystyrolstämme sind als stabile Klebefläche gedacht. Darauf verlassen wir uns aber nicht, sondern setzen auf den Montagedorn, der bereits bei der Herstellung unserer Koniferen vorgestellt wurde (MODELLEISENBAHNER 5/2009).

Ideal und billig ist Schweißdraht mit einem Millimeter Durchmesser. Drei Zentimeter lange Stücke werden von unten in die Höhlung des Polystyrolstammes gesteckt und mit Zweikomponenten-Kleber fixiert. Eine noch sicherere Methode bietet das Einschmelzen. Unter Einsatz eines Gasbrenners oder eines leistungsfähigen Feuerzeugs wird der Schweißdraht zum Glühen gebracht und unter Zuhilfenahme einer Zange in den hohlen Stamm gedrückt (Bild 5).

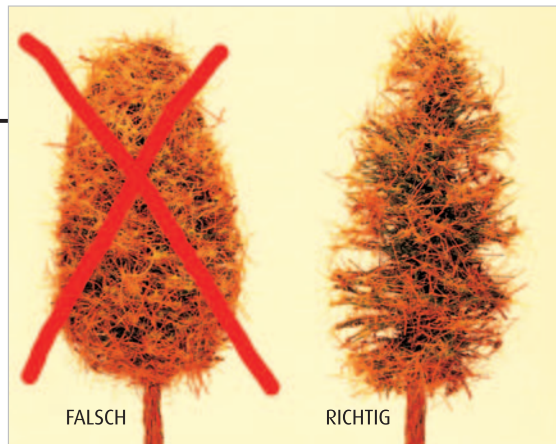
Bei ganz kleinen Bäumchen geht das so nicht. Da das Stämmchen zu dünn ist, muss man den Montagedorn seitlich einschmelzen (Bild 6) und ihn zwecks dauerhafter Stabilität am besten mit einem Stück Myrthendraht sichern (Bild 7). Das verdrillte Ende legen wir um den Stamm und verdrillen es gegenläufig nochmals.

Nun schneiden wir die Wurzelausläufer so ab, dass eine Krempe stehenbleibt. Sie →


8 Je breiter man die Wurzelscheibe lässt, desto stärker ist der Stamm zu spachteln.


9 Die Vergrößerung zeigt die realistische Wirkung des Stamms mit dem Wurzelansatz.


10 Demonstration: Die Bürstenbaumkrone wird per Fächerpinsel mit Leim bestrichen.



11 Nimmt man zu große Mengen an Leim, wirkt die Baumkrone nach der Faserberieselung plump und schwer.


12 Borkiger Stamm, leicht gebogene Zweige: Beim Basismodell werden nun nur die Astspitzen beleimt.


13 Anschließend erfolgt die bewusst sparsame Berieselung mit den schon bekannten Kokosfasern.


14 Nach dem Trocknen werden die Fasern mit der Fächerharke nach oben und außen gekämmt.


15 Breitere Unteräste, fein befaserte Spitzen: Als osteuropäische Linde wäre nun die Belaubung möglich.

sorgt auch dafür, dass die für die Stammgestaltung notwendige Spachtelmasse zusätzlichen Halt bekommt. Je breiter die Wurzelscheibe, desto dicker kann auch der Stamm ausgeführt werden (Bild 8).

Für die Herstellung der Spachtelmasse verwenden wir wasserfesten Holzleim und Holzschleifstaub, den man bei Tischlereien als Abfallprodukt bekommen kann. Nicht zu verwechseln mit feinem Sägemehl, das eine körnigere Struktur aufweist.

Da der Leim einen hohen Wasseranteil besitzt, ist die Schrumpfung des Gemischs erheblich. Der Spachtel bekommt durchs Trocknen eine leicht unebene Oberfläche, was sich positiv auf eine feine Borkenstruktur auswirkt.

Je nachdem, wie feucht man den Spachtelbrei ansetzt, ergeben sich kompaktere oder pastösere Massen. So entsteht etwa eine kräftig strukturierte Borke, zum Beispiel die einer Robinie (Robinia pseudoacacia), oder man erhält eine glattere Rinde, beispielsweise die von Linden (Tilia x var.).

Für eine ganz glatte Rinde, etwa die eines Mandelbäumchens (Prunus dulcis) oder einer Rotbuche (Fagus sylvatica), brauchen wir allerdings statt des Holzschleifstaubes eine andere Füllmasse. Füllt man den Leim beispielsweise mit Mehl und lässt das Ganze etwas quellen, ergibt sich durch den Stärkeanteil des Mehls eine sehr sämige, zähe Spachtelmasse. Sie haftet noch besser als Holzschleifstaub und hat eine glattere Oberfläche.

Diese Masse ist wegen des Mehls nur im getrockneten, dann aber auch knochenharten Zustand verrottungssicher.

Mehl, gelöschter Kalk oder Kreide als Füllmittel

Als neutral und mit glatter Oberfläche verlaufend erweisen sich Spachtelmassen, die mit gelöschtem Kalk oder mit Sportplatzkreide aufgefüllt werden. Eine sehr kräftige Struktur ergibt das Ansetzen mit ausgebrühtem Kaffee aus dem Filter. Der Prütt, auch als Kaffeesatz bekannt, sollte allerdings vorher getrocknet werden, denn sonst würde man den Holzleim unkontrolliert verdünnen.

Merke: Kompakte Spachtelmassen werden mit Leim verdünnt, nie mit Wasser!

Den fertigen Leimspachtelbrei tragen wir mit einem kleinen Tuschpinsel mit Kunststoffborsten auf. Auch die unteren Astgänge werden teilweise mit der Spachtelmasse betupft. So bildet die getrocknete Hülle eine steinharte Ummantelung und sichert zusätzlich die Verbindung von Stamm und Krone. Am unteren Ende des Stammes wird die Spachtelmasse



16 Als holländische Linde erhält derselbe Baum einen unteren Leimgürtel und darauf ein Faserbüschel.



17 Nach Trocknen des Leims werden mit einer Pinzette die Kokosfasern ganz vorsichtig ausgezupft.



18 Anschließend beleimt man den Baum in der bewährten Manier und lässt Kokosfasern rieseln.



19 Harkt man die Fasern noch nach unten durch, entspricht das Kronenbild dem einer Sommerlinde.



20 Besonders breit wird die Krone bei erneuter Leim-, Berieselungsaktion.



21 Mit der typisch graubraunen Färbung zeigt sich die Linde winterkahl.



22 Auch diese Rotbuche erhielt bereits Farbe für die optionale Kahlheit.



23 Holländische Linde: Belaubt wird sie mit der Naturlaub-Bevorratung.



24 Das grüne Kleid dieser Rotbuche stellt ebenfalls das gesammelte Naturlaub.

Fotos: Joachim Schulz

über die Außenkante der Wurzelscheibe in Baumwuchsrichtung abgestreift (Bild 9).

Nach eintägiger Trocknungspause, die man der Spachtelmasse gönnen muss, wenden wir uns der Kronenbildung zu.

Die Zweigspitzen entstehen aus den bereits bekannten Kokosfasern (siehe MODELLEISENBAHNER 3/2009). Zusätzlich zu den bereitgelegten Kokosfasern benötigen wir noch einen Becher mit Wasser, einen mittels Tesafilms verengten Fächerpinsel aus Borsten (nicht aus Dachshaar) oder einen Flachpinsel sowie wasserfesten Holzleim.

Der Leim muss gut flüssig sein, weil er sonst zu schnell eine Haut bildet, aber darf auch nicht zu viel Wasser zugesetzt bekommen, da er sonst seine Klebekraft verliert. Wie beim Brotaufstrich wird der leimgetränkte Pinsel geführt. Zur Illustrierung dieses wichtigen Arbeitsschrittes wurde ein Bürstenbaum mit unbehandelter Krone (Bild 10) gewählt.

Vorsicht: Werden nach dem Berieseln die Kokosfasern zu fest angedrückt, ähnelt die Krone hernach einem Kokon und nicht einem realistischen Blätterdach (Bild 11). Fürs Aufbringen der Fasern beschränken wir uns auf die Beleimung der Borstenspitzen (Bild 12).

Der frisch berieselte Baum (Bild 13) wird durch einen Stoppschlag loser Fasern entledigt und einen Tag lang stehend getrocknet, ehe wir ans Ausgestalten der Baumkronen in ihren individuellen, zugleich aber charakteristischen Formen gehen (Bilder 14 - 20).



Der Anfangserfolg kann sich sehen lassen: Holländische Linde, Rotbuche als Chaussee-Baum und normal gewachsen (v. lks.) zeigen Individualität.

Für die Färbung verwenden wir zunächst nur drei Mattlacksorten aus der Spraydose: Granit-Effektlack, Auspuff- oder Rallyelack und Terracottalack. Die Lacke sind frisch gespritzt miteinander mischbar und ergeben so spezifische Farben bestimmter Baumarten (Bilder 21 und 22).

Die Endbelaubung erfolgt mit unserem Naturlaub (MODELLEISENBAHNER 4/2009), das auf die beleimten Zweigspitzen aufgerieselt wird. Das Ergebnis überzeugt bereits (Bilder 23 und 24). Bevor die Versiegelung kommt, können wir noch weiter am Farbenspiel des Laubes arbeiten und das wollen wir nächstes Mal tun. Bis dann! *Josh/hc*

Schwieriger als Vorbild-Fotos lassen sich Eisenbahn-Bilder mit Modellen umsetzen. Einige Tricks verhelfen dem Fotografen zu besseren Aufnahmen.

Teil 2

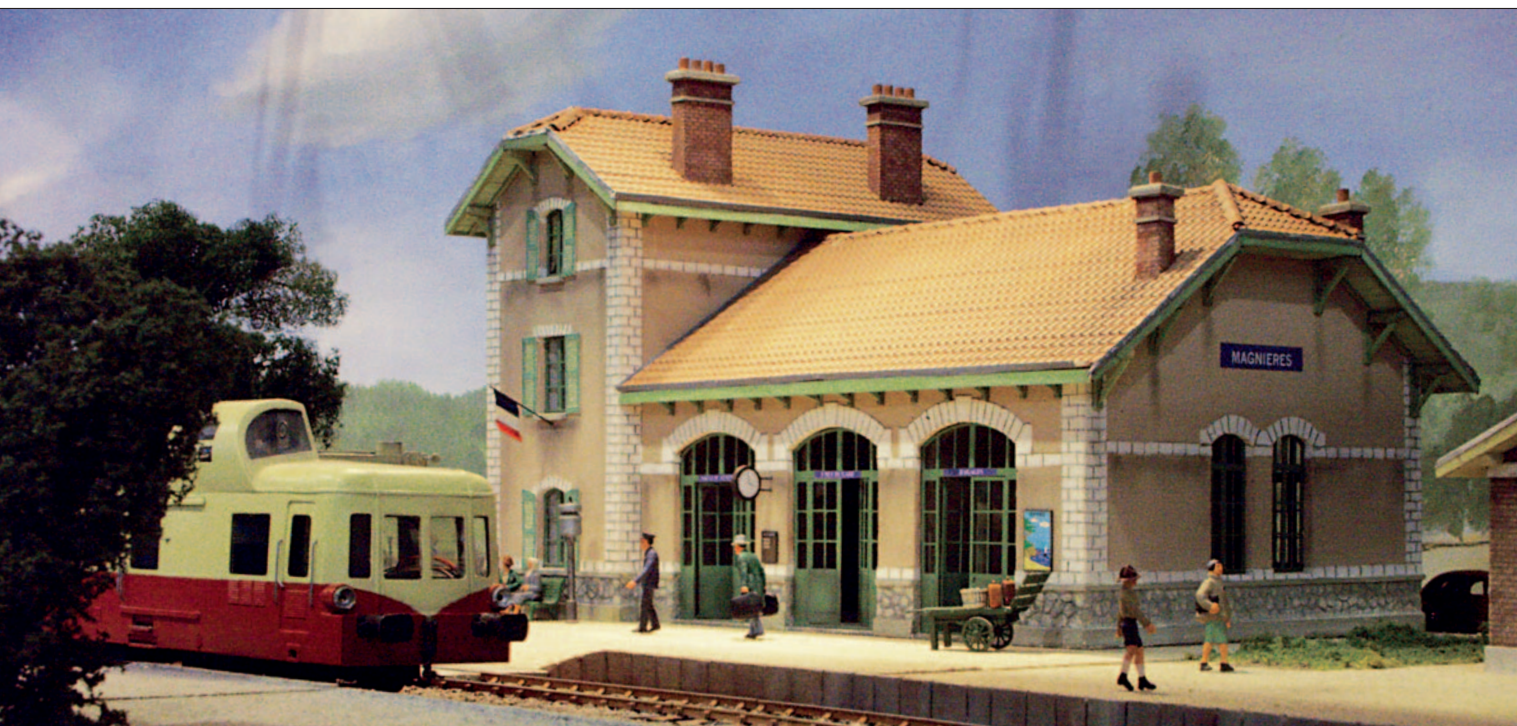
Pixelweise Eisenbahn

Im ersten Teil des Workshops stand das Vorbild im Vordergrund. Den zahlreichen Zuschriften haben wir entnommen, dass die Fotografie von Modellen auf größeres Interesse stößt. Darum krempeln wir die Reihe um.

Beim Vorbild erscheint durch den großen Abstand zum Objekt (bei Verwendung einer Spiegelreflex-Kamera) eine schräg von vorne fotografierte Lok, die 25 m entfernt steht, inklusive Umgebung schon bei einer Blende von 8 scharf. Im Gegensatz dazu muss man für weitgehend scharfe Aufnahmen von Modellen in Landschaft die Programmautomatik der Kamera verlassen. Dazu stellt man an der Kamera das Programmwahlrad auf die mit dem Buchstaben „A“ oder „Av“ gekennzeichnete Position. Die Kamera wählt dann zur möglichst großen Blendenzahl die passende Belichtungszeit. Leider hat die Physik ein Hindernis in Form der Beugungsunschärfe aufgebaut. Ab einer so genannten förderlichen Blende nimmt zwar die Schärfentiefe weiter zu, doch erscheint das Bild als Ganzes unschärfer. Wer bei einer Spiegelreflexkamera wie der Canon EOS 1000D oder Nikons D90

Schärfentiefe

Die Schärfentiefe, also die Tiefe des Bereichs, der scharf abgebildet wird, richtet sich nach dem Abstand der Kamera vom Motiv (je weiter sich der Fotograf von diesem entfernt, umso größer ist der Schärfebereich), nach der Blendenzahl (möglichst groß) und der Brennweite (möglichst klein). Der oft gebrauchte Begriff Tiefenschärfe, also die Schärfe der Tiefe, ist natürlich Quatsch.



Minolta Dimage A2; WB (Weißabgleich) Auto; ISO 200; Brennweite 50 mm; manuelle Belichtung (1/6 s; Blende 11): Spur-0-Anlage von Jean-Pierre Bout, Mischlicht aus Hallenbeleuchtung und einzelnen Neon-Spots in der Anlagen-Verkleidung. Die Kamera ist am Ende ihrer Möglichkeiten. Die unterschiedlichen Lichtquellen lassen kein homogenes Bild zu. Die fünf Jahre alte Kamera rauscht in der zu hohen ISO-Einstellung erheblich mehr, als es heutige Kompaktkameras tun.

Rauschen

Wenn man auf einem Bild Punkte erkennt, die in Helligkeit und Farbe auffällig von der Umgebung abweichen, nennt man das Bildrauschen. In der Kamera werden Maßnahmen zur Rauschminderung getroffen, die aber einen negativen Einfluss auf die Darstellung von Details sowie auf die Schärfe des Bilds haben. Die Größe der einzelnen Pixel und der Abstand zwischen diesen sind maßgebend für das Rauschen.

eine Blendenzahl von 22 (bei maximal möglichen 32 oder 38) wählt, hat die Beugung gut im Griff. Bei Kompaktkameras wie der Fujifilm F60fd oder der S100fs bewähren sich Blenden von 5,6 bis 6,3.

Allerdings lässt sich die Belichtungszeit auch nicht ungestraft verlängern. Digitalkameras haben die Eigenart, bei längerer Belichtungszeit Bildfehler zu erzeugen. Einfluss auf die Belichtungszeit hat auch die Wahl der Empfindlichkeit. Je höher die Empfindlichkeit, um so kürzer die Belichtungszeit bei gleichbleibender Blendenzahl. Wenn man die Empfindlichkeit erhöht, steigt aber auch das Rauschen an. Ein Patentrezept für sehr gute Bilder gibt es wegen der grundverschiedenen Kameratypen nicht. Die Erfahrung mit den unterschiedlichen Testkameratypen legen dem Bediener nahe, bei den Kompaktkameras nicht über ISO 200, bei den Spiegelreflex-Kameras nicht über ISO 800 hinaus zu gehen.

Der wichtigste Faktor bei der Modell-Fotografie ist das Umgebungslicht. Je besser das Objekt beleuchtet ist, umso einfacher ist es, zu guten Fotos zu kommen. Zunächst arbeitet man mit dem Licht, das man- →

Minolta Dimage A2; WB Auto; ISO 100; Brennweite 28 mm; 1/5 s; Blende 3,2: N-Anlage von Wolfgang Stößer, Neonröhre in der oberen Verkleidung am vorderen Anlagenrand eingebaut.



Minolta Dimage A2; Zeitautomatik (Blende 11); WB Auto ISO 64; Brennweite 28 mm; 2,5 s: Gartenbahnanlage der LGB-Freunde Niederrhein, Halogendeckenlampen.

Minolta Dimage A2; Zeitautomatik (Blende 11); WB Auto; ISO 100; Brennweite 136 mm; 1 s: N-Anlage von Wolfgang Stößer. Bild wirkt nicht wie echt, da Vorder- und Hintergrund verschwommen sind.





Minolta Dimage A2; Zeitautomatik (Blende 11); WB Auto; ISO 64; Brennweite 120 mm; 1 s: H0-Anlage des Ehepaars Merseburg, Raumbeleuchtung Neonröhre. Die Lichtstimmung der US-Großstadt findet sich im Bild wieder.



Nikon D70s; WB Auto; ISO 200; Brennweite 120 mm; 1/30 s; Blende 22: Perfektionierte Roco-E18 von Werner Streil, Sonnenlicht (von rechts) durch das Fenster, Modell steht auf weißem Papier, das das Fahrwerk wirksam aufhellt.

vorfindet, weil das den geringsten Aufwand für die Ausrüstung bedeutet. Das Mitführen eines standfesten und damit auch oft schweren Stativs kann man sich allerdings nicht ersparen. Mittlerweile gibt es viele Anlagenbauer, die die Modellbahn mit einer eigenen Beleuchtung ausstatten. Der Fotograf sollte sich zunächst anschauen, um welche Beleuchtung es sich handelt. Für Leuchtstoffröhren oder Glühlampenlicht haben Digitalkameras einen eigenen Weißabgleich (bei Kameras, die für diesen eine eigene Taste haben, mit WB bezeichnet). So wirken die Bilder, als ob bei der Aufnahme Tageslicht geherrscht hätte.

Nachdem der Fotograf seine Kamera korrekt eingestellt hat, stellt er vielleicht fest, dass das nahe der Anlagenkante stehende Triebfahrzeug im Vergleich zum Aufbau ein zu dunkles Fahrwerk hat. Um dieses aufzuhellen, hat der Fotograf eine mit Alufolie (matte Seite nach oben) bespannte Pappe dabei, die er an die Anlagenkante hält und in der Neigung so lange variiert, bis er die nötige Aufhellung im Sucher oder auf dem Monitor erkennt. Selbstverständlich muss man vorher den Besitzer der Anlage um Erlaubnis fragen. Diverse Kameras haben auch die Funktion eines Kontrastausgleiches im Menü, die im vorliegenden Fall das Ergebnis verbessert. Auf keinen Fall sollte man den Kamerablitz als Aufheller zuschalten, da dieser die Farbtemperatur erheblich verfälscht. Ein PC mit Bildbearbeitungsprogramm ist in jedem Fall hilfreich.

Jochen Frickel

Weißabgleich

Jede Lichtquelle hat eine andere Farbtemperatur. An der Kamera (Menüpunkt WB = White balance) lässt sich die typische Farbtemperatur vieler Leuchtkörper einstellen. Dadurch wirken Bilder unabhängig von der tatsächlichen Beleuchtung natürlich.



Nikon D70s; WB Auto; ISO 200; Zeitautomatik (Blende 22); Brennweite 50 mm; 1,6 s: Spur-0-Anlage „Merchant Row System", Neonröhren in der oberen Verkleidung über dem vorderen Anlagenrand eingebaut.

Fotos: Frickel



Die frisch geschlüpfte TT-103 ist zu Recht der Stolz des Züchters.

Die legendäre DB-103 ist nun auch bei Kühn in TT geschlüpft. Sieht sie nicht prächtig aus?

Ei, ei, eine geht noch...

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 255 km/h
- V_{max} Vorbild (200 km/h) bei 9,9 V
- Auslauf aus V_{max} 439 mm
- Auslauf aus 120 km/h 300 mm
- Anfahren (1,9 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 36 g
- Zugkraft Steigung 3% 31 g
- **Hersteller:** Kühn-Modell, Rheinbreitbach
- **Nenngröße, Spur:** TT, 12 mm
- **Katalog-Nr.:** 32500
- **Andere Ausführungen:** Farbvarianten
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Tillig-TT-Kupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 310 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 139,90 Euro

Die DB-103 war schon zu Zeiten des Regeleinsatzes Legende. Das Aussehen und die Aufgaben unterschieden sie von allen anderen Loks der Deutschen Bundesbahn.

Dass Kühn knapp nach Mitbewerber Tillig mit der 103 auf den Markt kommt, sollte den Erfolg nicht schmälern, da den eleganten Sechsachser die mittlerweile bekannten Tugenden der anderen Modelle des Herstellers auszeichnen. Als da wären ein schön gestaltetes Gehäuse mit feinen Details, eine sorgfältig ausgeführte Lackierung und Beschriftung und nicht zuletzt ausgewogene Fahreigenschaften. Der Reihe nach: Die Lok kommt komplett zugerüstet beim Kunden an. Wer eine der Lokseiten mit der sehr gut in den Bohrungen haltenden geschlossenen Schürze bestücken möchte, zieht Kupplung und offene Schürze ab, löst die beiden Kreuzschlitzschrauben der Kurzkupplungskulisse, nimmt die Feder der Deichsel ab und fädelt letztere aus der Halterung. Dann erfolgt der Wiedereinbau der Halterung. Probleme beim Einkleben der Schlauchkupplungen sind nicht zu befürchten. An den schön umgesetzten Rundungen sind keine Formtrennkanten zu bemerken, weil sich diese unauffällig in der vorbildgerecht erhabenen Trennkante der Führerstände befinden. Stimmige Gravuren und sorgfältig eingesetzte Fenster begeistern, ebenso die vielfach durchbrochenen Drehgestellblenden mit separat angesetzten Schlingerdämpfern. Einzig die kaum sichtbaren Bremsklötze liegen nicht in Radebene. Auf dem Dach sitzen schlanke Stromabnehmer, die allerdings weder dem Ursprungstyp DBS 54a mit Wa-

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche Konstruktion; scharfe Gravuren; passgenaue Fenster; gut getarnte Formtrennkanten; sehr gute Lackierung und Bedruckung; hervorragende Fahreigenschaften; leiser Lauf*

KONTRA *Falsche Stromabnehmer-Bauart*

PREIS *UVP 139,90 Euro*

URTEILE

nisch-Wippe und schon gar nicht dem einholmigen SBS 65 entsprechen, den die 103 ab 1975 im Tausch erhielten. Die Version mit SBS 65 ist aber bereits in der Entwicklung. Ansonsten geht die Darstellung des Dachgartens in Ordnung.

Der Antrieb passt zu einem zeitgemäßen Modell. Ein kräftiger Fünfpolmotor treibt flüsterleise vier Radsätze an. Zwei Schwungscheiben sorgen für geschmeidige Geschwindigkeitsänderung und satten Auslauf. Selbst in der Drei-Prozent-Steigung zieht die 103 noch neun Schnellzugwagen an. Selbstverständlich trägt die Lok eine digitale Schnittstelle. Die LED-Beleuchtung zeigt Licht ab einer Spannung von 1,6 V.

Kühns Lichtgestalt unter den deutschen Nachkriegs-E-Loks zeichnet ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis aus.

Jochen Frickel



BLITZ-LICHT

EG 1 der K.Bay.Sts.Bahn von Brawa mit Sound in H0



In der Ursprungsausführung ist die EG 1 der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn (K.Bay.Sts.B.) mit den superexakt aufgedruckten Zierlinien ein echtes Schmuckstück. Mit Metallgehäuse und Soundbaustein ausgestattet, wird die kleine Bayerin zum Traum aller Epoche-I-Bahner. Bereits ab Werk gut abgestimmt, begeistert die Lok durch geschmeidige Fahreigenschaften. Die mit umgerechnet 72 km/h etwas zu hohe Maximal-Geschwindigkeit kann man mit Digitalzentralen niedriger einstellen. Analog ist kein Sound zu hören. Für ein so gutes Modell ist der hohe Preis gerechtfertigt.

yo

AUF EINEN BLICK

PRO *Ganzmetallmodell; hervorragende Detaillierung; superfeine Stromabnehmer; perfekte Lackierung und Beschriftung*

KONTRA *Drittes Spitzenlicht sollte schaltbar sein*

PREIS *UVP 339,90 Euro*

URTEILE ★★★★½



Vorspeise oder Hauptgang: Schwedische Delikatessen sind lecker, aber nicht ganz billig.

Seit 1968 beschaffte die schwedische Staatsbahn SJ die Rangierlok des Typs T44. Jetzt gibt es ein H0-Trix-Modell.

Schwedenhappen

Bei der Ankunft mit der Fähre dürfte einem im schwedischen Fährhafen Trelleborg so ziemlich als erstes Triebfahrzeug der Statens Järnvägar (SJ) die Rangierdiesellok T44 auffallen, die die mit der Fähre angekommenen Wagen ebenso ruck-zuck an Land befördert wie die dort bereitgestellten Waggons wieder auf die Fähre. Ab 1968 im Nohab-Werk Trollhättan gebaut, entspricht das Aufgabengebiet der 76 Tonnen schweren und 100 Kilometer pro Stunde schnellen Lok etwa dem der DB-Baureihe 290.

Trix bietet ein H0-Modell dieses Schwedenhappens an. Dessen äußere Ausführung vermag zu beeindrucken. Der in mehrerlei Hinsicht unsymmetrische Aufbau ist gut getroffen. Die Abschrägung auf dem längeren Vorbauteil gibt dem aus Metall gepressten Gehäuse das typische Finish.

Das Fahrgestell wirkt etwas schlicht, und tatsächlich fehlen einige Details, die selbst auf der Packungsillustration abgebildet sind! Was auch weniger gefällt, ist, dass die Griffe im Umlaufblech leicht zum Herausfallen neigen.

Die Lok ist von Hause aus mit einem Decoder bestückt und erkennt automatisch Digital- oder Analogbetrieb.

Die Analog-Fahrwerte sind in Ordnung; einzig die hohe Anfahrspannung ist gewöhnungsbedürftig. Am Langsamfahrverhalten gibt es nichts auszusetzen, und auch die Höchstgeschwindigkeit bleibt innerhalb der NEM-Toleranz (siehe auch Steckbrief). Selbstredend ist das Fahrverhalten im Digitalbetrieb noch eine Spur besser (mit Ausnahme der Höchstgeschwindigkeit, die etwas zu hoch ist), und die im Beiblatt erklärten Digitalfunktionen machen Fahren und Rangieren interessanter. Alle Funktionen stehen nur mit „Trix Systems“ und DCC zur Verfügung.

Die T44 ist eine solide Lok mit doch einigen Vereinfachungen und soliden Fahrwerten. Für Trix-Digitalbahner ist sie eine Bereicherung. Wer ohnehin nur analog fährt, kann mit dem implantierten Decoder nicht viel anfangen. Mit knapp 240 Euro (UVP) ist die Lok zudem recht teuer.

Henning Bösherz

AUF EINEN BLICK

PRO *Gesamteindruck; Maßstäblichkeit; Teile einzeln angesetzt; Farbgebung; Fahrverhalten und -werte*

KONTRA *Teile fallen leicht heraus; Vereinfachungen am Fahrgestell; teuer*

PREIS *239,95 Euro (UVP)*

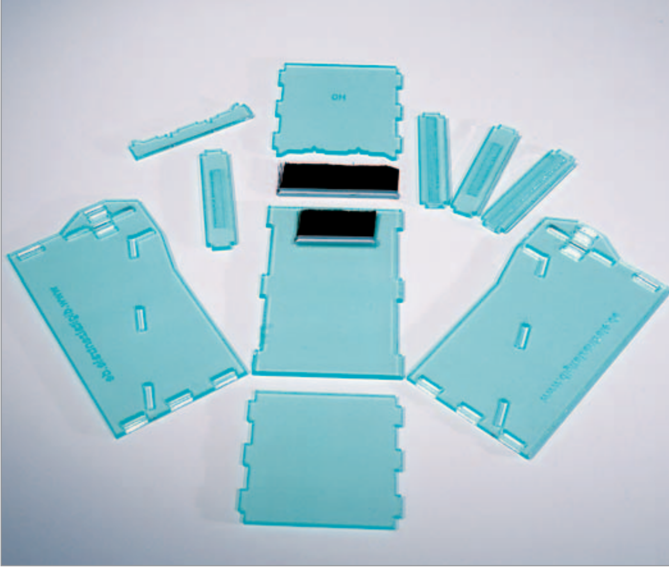
URTEILE

STECKBRIEF

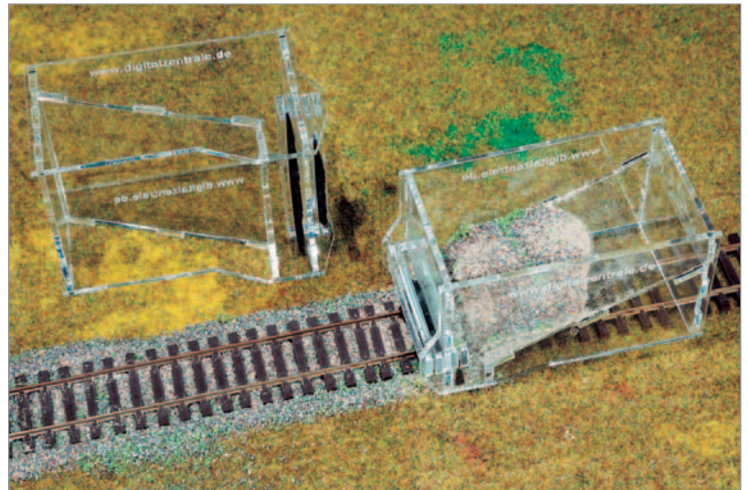
Fahrwerte analog
- V_{max} bei 12 Volt: 140 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h) bei 10,6 Volt
- Auslauf aus V_{max} 62 mm
- **Anfahren** bei 6,7 Volt mit 12 km/h
- **Kriechen** bei 5,8 Volt mit 67km/h

Fahrwerte digital
- V_{max} in FS 28: 152 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h) in FS 23
- **Anfahren/Kriechen** in FS 1 mit 2 km/h
- **Zugkraft Ebene:** Zug mit 50 Achsen
- **Zugkraft 3% Steigung:** Zug mit 44 Achsen
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Gewicht:** 292 Gramm

- **Hersteller:** Trix
- **Katalognr.:** 22352
- **Gehäuse:** Metall und Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Motor:** Fünfpoliger Flachmotor mit Schwungmasse
- **Digitalbetrieb:** Automatische Erkennung Analog-/Digitalbetrieb; voller Funktionsumfang nur mit „Trix Systems“ und DCC; Trix-Decoder in 21-poliger Schnittstelle bereits montiert



Die Einzelteile der H0-Schotterhilfe tragen noch die Schutzfolien.



Mit der Schotterhilfe ist die eigentlich recht monotone und langwierige Arbeit kinderleicht.

Die Schotterhilfe von „Die Digitalzentrale" beschleunigt den Anlagenbau.

Schotter-Schütter

Vom Firmennamen Digitalzentrale, Inh. Dipl.-Ing. FH Yves Lange, Waldstr. 14, 08141 Reinsdorf, Tel. (0375) 60689899, Internet: www.digitalzentrale.de, sollte sich der Kunde nicht verwirren lassen. Neben Digitalartikeln bieten die Reinsdorfer auch zahlreiche Artikel zum Modellbau an, zu denen auch die in ihrer transparenten Ausführung schicken Schotterhilfen in den Baugrößen Z bis H0 (einschließlich H0m, H0e, TTm, TTe) zählen.

Die Schotterhilfen werden als Bausätze angeboten. Die Acryl-Teile werden mit einer Folie beklebt geliefert, die man zunächst abziehen muss. Anschließend steckt man die Teile wie in der Anleitung beschrieben einfach zusammen. Die kurze Bürste muss zwischen die beiden Querträger mit kurzen Nuten in die vorderen Schlitze gesteckt werden. Bei der Montage offenbarte sich das etwas zu große Spiel der Zapfen in den Seitenwänden, das die Montage etwas fummelig macht. Wenn ein Teil nicht ohne Fixierung halten will, kann man es entweder mit Acrifix 166 verkleben oder die Zapfen mit dem Lötkolben verschmelzen. Neben der Ausführung für flache Trassen gibt es für normalspurige Anlagen auch Ausführungen, mit denen man ein höheres Schotterbett (in den Unterlagen Damm genannt) einfach anformen kann. Beim Kauf beider Ausführungen im Set spart man 5,75 Euro.

Zum Schottern setzt man die Schotterhilfe auf die Schienenköpfe auf, füllt Drainagematerial ein und zieht das Gerät mit dem Behälter voran über die Gleise. Da die Rillen für die Schienenköpfe recht eng ausgeführt sind, muss man sie möglicherweise bei breiteren Schienenköpfen etwas weiter feilen. Die wenigen Steinchen, die auf den Schwellen oder Kleineisen hängenbleiben, entfernt man mit einem Pinsel. Anschließend kann man den Schotter verkleben.

Mit der Schotterhilfe ist das Einschottern normaler Gleise kein Hexenwerk mehr. Der Zeitgewinn gegenüber bisherigem Einschottern von Hand ist immens. Der Einzel- wie der Setpreis (27,75 Euro) ist fair.

Jochen Frickel

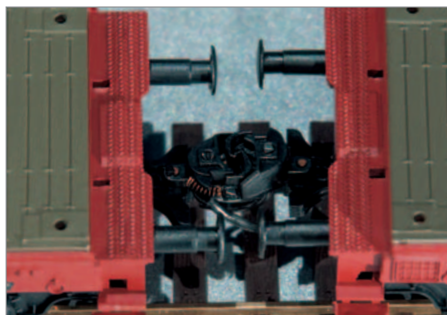
AUF EINEN BLICK

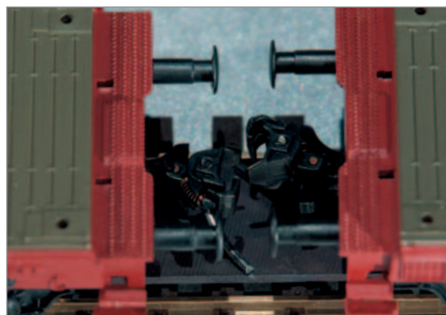
PRO *Wenige Bauteile; ansprechendes Aussehen; narrensicherer Gebrauch; fairer Preis*

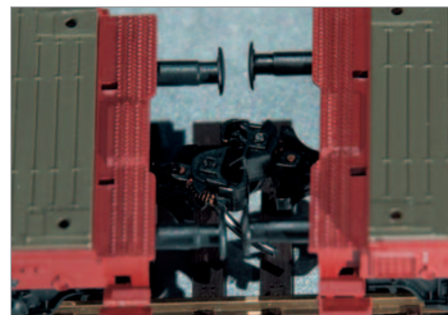
KONTRA *Spiel Zapfen in Seitenwänden*

PREIS *16,25 Euro (einzeln)*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠ ◭


Der Zug fährt gekuppelt auf den Magneten.


Es erfolgt das magnetische Entkuppeln.


Entkuppelt, Wagen kann geschoben werden.

Metall-Kupplungen und eine magnetische Entkupplerplatte vereinfachen die Betriebsgestaltung auf Anlagen.

Stromlos entkuppeln

Rangierfreunde kennen das: Entweder muss man einige nicht billige elektrische Entkuppler kaufen oder selbst Hand an Lok und Wagen legen. Kadee löst das Problem mit den Magne-Matic-Klauenkupplungen und dem Magne-Matic-Entkupplungsmagneten # 322 für H0.

Das Prinzip ist einfach: Den Entkupplungsmagneten klebt man beispielsweise mit Pattex-Modellbau-Kleber so zwischen die Schienen, dass die Räder keinen Kontakt mit der Platte haben und die Kupplungen 0,8 Millimeter Abstand zum Magneten haben. Notfalls lassen sich die unten aus der Kupplung heraussstehenden Bügel mit einer Zange etwas nach oben biegen. Dann rüstet man die Wagen mit den Klauen-Kupplungen aus, die es auch für NEM-Schächte in verschiedenen Längen gibt. Im Test erwies sich die Ausführung #18 (medium) als universell einsetzbar.

Rollt der Zug langsam über die Platte, bleibt der Zugverband gekuppelt. Hält man aber mit einer Kupplung über der Entkuppler-Platte an und stößt leicht zurück und zieht wieder etwas vor, schwenken die beiden elektrostatisch gleich geladenen Klauen nach außen und gehen nicht wieder in Mittelstellung zurück. Nun kann man den abgekuppelten Wagen wegschieben und abstellen. Fährt die Rangiereinheit wieder vorwärts, schnappen die Kupplungen wieder in die Mittelstellung zurück.

Man darf nicht außer Acht lassen, dass die Kupplungen zweier Wagen während des Schiebens in geöffnetem Zustand keine starre Verbindung mehr haben, in Kurven sich also zum Außenrand drücken. So kann es beim Schieben von mehr als drei Wagen zur Überpufferung kommen. Wenn nur einzelne Wagen geschoben werden müssen, erleichtern die Kadee-Produkte die Arbeit des Rangiermeisters ungemein. Doch auch, wenn im Bahnhof nur die Lok ans andere Zugende wechseln soll, ist das Kadee-Entkupplungssystem eine gute Wahl. Europäische Bügelkupplungen zeigen sich von der Magnetisierung übrigens unbeeindruckt und entkuppeln weder gewollt noch ungewollt.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Keine Verkabelung nötig; einfache Funktion; Kupplungen in mehreren Längen lieferbar; Kupplungen liegen Ersatzfedern bei*

KONTRA *Überpufferungsneigung beim Schieben entkuppelter Wagen*

PREIS *Kupplungen (4 Stck.): UVP 7,99 Euro; Entkuppler (2 Stck.): UVP 9,99 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



BLITZ-LICHT

▶ Kilometersteine



Kilometer- und Hektometersteine (alle 100 Meter) gibt es von Busch in H0. Die Kilometersteine sind vorbildgerecht breiter als die Hektometersteine. Sie bestehen aus stabilem Karton, der mit den Markierungen in korrekter Schrift bedruckt ist. Hinweise zum Aufstellen finden sich auf der Packung, wonach sich immer abwechselnd rechts und links vom Gleis ein Stein befinden muss. Dennoch ist es schade, dass man sich nicht zu beidseitig aufgebrachter Kilo- beziehungsweise Hektometrierung durchgerungen hat. *hb*

AUF EINEN BLICK

PRO *Formgebung; Bedruckung; leicht aus der Form zu entfernen; stabil*

KONTRA *Nur einseitige Kilometer- und Hektometerangabe*

PREIS *9,49 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒



Vor allem die Prägung der Niete und die Farbgebung des Kartons ermöglichen ein authentisches Bild einer Stahl-Fachwerkbrücke.

Der Zubehörhersteller Noch aus Wangen bietet seit kurzem eine Stahlbrücke aus gelasertem Karton in H0 an.

Hart wie Pappe

Wir Modellbahner werden Albert Einstein auch noch Kränze auf sein Grab legen, denn in letzter Zeit entwickeln immer mehr Zubehörhersteller Gebäude und Bauteile aus Pappe oder feinem Holz, die mittels Lasers präzisest zugeschnitten sind. Der wohl berühmteste Sohn Ulms erfand zwar nicht den Laser, beschrieb aber 1916 als erster den physikalischen Effekt der stimulierten Emission, das Grundprinzip des Lasers.

Jüngst lieferte Noch eine „laser-cut“-Stahlfachwerkbrücke an den Fachhandel aus. Die eisernen Teile der Brücke bestehen aus speziellem, eingefärbten Karton, die Holzbohlen sind Echtholzteile und die gemauerten Brückenköpfe sind aus dem bekannten Noch- Strukturhartschaum.

Zur Montage werden nur zwei Hilfsmittel benötigt: Ein geeigneter Alleskleber und ein scharfes Skalpell.

Auch, wenn ich die Brücke bereits am Stand der Firma Noch auf der vergangenen Spielwarenmesse sehen konnte, war ich, als ich den Bausatz erhielt, ein wenig skeptisch, ob die fertige Brücke stabil genug für schwere H0-Loks sein würde oder ob etwa das Brückengeländer aus Karton farblich unbehandelt am Ende realistisch aussehen würde?

Aber: Das Brückenmodell ist äußerst klug konstruiert; wer sauber arbeitet, erhält am Ende ein sehr leichtes aber erstaunlich stabiles, voll einsatztaugliches Anlagenbauteil. Der Zusammenbau ist dank einer sehr guten Schritt-für-Schritt-Bauanleitung einfach. Die Teile sind ein wenig sensibel, aber nicht zu empfindlich. Richtig gut sehen die in den Karton geprägten Niete aus. Auch die Einfärbung des Stahlimitats ist äußerst gelungen. Nur wer seine Brücke etwas verwittert bevorzugt, der müsste vielleicht noch mit Staubfarben ein paar Rostspuren anbringen. Rund zwei bis drei Stunden sollte man als Bauzeit einplanen. Und zum Schluss ist auch der Skeptiker überzeugt, denn sogar das Geländer sieht richtig gut aus.

Der Preis für die Brücke ist angesichts der gebotenen Qualität angemessen, vor allem wenn man bedenkt, dass man außer dem Alleskleber, der sowieso in jedem Haushalt zu finden ist, und dem Skalpell weder spezielle Hilfsmittel noch Farben benötigt. Bezüglich der Feuchtigkeitsempfindlichkeit des Kartons gibt es noch keine Langzeiterfahrungen. Wer aber auf Nummer sicher gehen will, der kann die Brücke noch mit einem Lack versiegeln.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Detaillierung; gute Farbgebung; schlüssiges Baukonzept mit guter Bauanleitung; nur Skalpell und Klebstoff erforderlich; Brückenköpfe enthalten; Stabilität*

KONTRA –

PREIS *27,99 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Die Stirnseiten der Trix-Traxx überzeugen. Der Kunde kann unter anderen auch die ehemaligen Märklin-Standorte Sonneberg und Nürnberg im Modell anfahren.

Mit der zur Traxx-Familie von Bombardier gehörenden 146.2 stellt Trix die modernste E-Lok des DB-Nahverkehrs auf H0-Räder.

Zielbahnhof München

Auf das H0-Modell der zur Modelleisenbahn München GmbH gehörenden Marke Roco zielt die Trix-146.2. Damit die Lok das Ziel erreichen kann, wurde sie komplett neu konstruiert. Durch die Umsetzung mit fein detailliertem Kunststoff-Gehäuse, Mittelmotor mit Schwungmasse und Allachsantrieb ist es kein Wunder, dass sich die Maschinen beider Marken ähneln wie eineiige Zwillinge.

Doch es gibt auch winzige Unterschiede: So weist die Trix-Lok eine geringfügig andere Dachausrüstung auf. Dass die Maschine Märklins Einfach-Stromabnehmer trägt, werden Freunde echten Oberleitungsbetriebs begrüßen, da das Teil ein besonders breites Schleifstück trägt.

Wie bei Trix üblich muss der Modellbahner keine Teile selbst montieren. Ausnahmen sind die Pufferträger-Zurüstteile, wenn man die Lok dauerhaft mit derselben Seite am Zug belässt. Dass der Zughaken mit der Öffnung nach unten angebracht ist, kann der Modellbahner mit einer kleinen Zange selbst korrigieren.

Außerdem liegt eine Lokführerfigur bei. Die sich auf das absolut Notwendige beschränkende Anleitung verrät nichts darüber, dass man nach dem einfachen Abspreizen des Gehäuses mit roher Gewalt die Inneneinrichtung herausziehen muss, um dem Lokführer Zutritt zu seinem Arbeitsplatz zu verschaffen. Zum Einsetzen eines Zugzielanzeigers muss man die Verglasung ausbauen, bevor man das aus dem beiliegenden Bogen geschnittene selbstklebende Schild vorne vor dem



Für echten Oberleitungsbetrieb sind die robusten Einholm-Stromabnehmer prädestiniert.



Mit Lokführer und Zugzielanzeige lässt sich die Lok individualisieren – leider nicht ganz einfach.



Abdeckglas anbringen kann. Dort wird es von hinten von fünf LED angestrahlt.

Die scharfen Gravuren der Lüftergitter und Trittstufen am Gehäuse wirken ansprechend. Die Fenster sitzen passgenau in den Öffnungen und geben den Blick auf die erfreulich dezente blassblaue Inneneinrichtung frei. Die beim Vorbild eng anliegenden Griffstangen wurden angespritzt, sind deshalb stets gerade und fallen nicht ab.

Um den Transformator zwischen den Drehgestellen schart sich eine Vielzahl separat angesetzter Armaturen, die zum Teil mehrfarbige Aufdrucke aufweisen. Die Drehgestellblenden wurden, um den Einsatz von Ansetzteilen zu sparen, aus einem Stück geformt, was zwar das Risiko abbrechender Teile im Betrieb weitgehend ausschließt, dem hohen eigenen Anspruch bei Trix aber etwas widerspricht, ein Premium-Modell anzubieten.

Der Gleisräumer sitzt geschickterweise am Gehäuse, nicht am Drehgestell. Wie bei Trix üblich konturenscharf und deckend wurden Lackierung und Bedruckung ausgeführt. Besonders sind die superfein aufgedruckten Dichtungen an Fenstern und Scheinwerfern zu loben.

Wer die 120.1 von Trix kennt, wird sich etwas wundern, dass der Antrieb erheblich lauter ist. Eine angemessene Laufruhe stellt sich nach einer Einfahrzeit von mindestens einer Stunde ein. Die Fahreigenschaften dagegen gefallen ohne Einschränkungen. Taumelfrei arbeitet die Lok auch vor schweren Zügen, die selbst in der Drei-Prozent-Steigung ruhig zehn Doppelstockwagen lang sein dürfen. Die sanfte Reaktion der 146.2 auf ruckartige Änderungen am Regler und die niedrige Anfahrgeschwindigkeit werden die Lok zu einem bei H0-Passagieren beliebten Zugpferd machen. Mit einem Auslaufweg von knapp 14 Zentimetern bleibt die Lok auch in kürzeren Halteabschnitten sicher stehen.

Die fein detaillierte und dennoch robuste 146.2 macht auf der Anlage eine sehr gute Figur. Preislich und bezüglich der Detaillierung hat man allerdings erst Pasing erreicht.

Jochen Frickel

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 161 km/h
- Auslauf aus V_{max} 137 mm
- Anfahren (2,4 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 156 g
- Zugkraft Steigung 3% 123 g

- **Hersteller:** Trix, Göppingen
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 22630
- **Andere Ausführungen:** Geplant 185.2, diverse Privatbahn-Loks
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Märklin-Kurzkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse:** Eine
- **Haftreifen:** Zwei
- **Preis:** UVP 179,95 Euro



Die Seitenansicht zeigt die stimmigen Proportionen der Neukonstruktion.

Tillig hat die Schnellzugdampflok der BR 01 überarbeitet. Zuerst erscheint die DR-Variante für die Epoche IV.

Altbau–Reko



Mit Zurüstteilen wie an der Pufferbohle kann die TT-01 verfeinert werden. Die Lampen sind weiß unterlegt und damit vorbildnah.

Ende der 1980er-Jahre schlug der VEB (Volkseigener Betrieb) Berliner TT-Bahnen (BTTB) den H0-Herstellern in der DDR erneut ein Schnippchen und präsentierte mit der Einheitslok 01 das Wunschmodell der meisten DDR-Modellbahner. Es war gleichzeitig die letzte Entwicklung des BTTB als VEB.

Wie zuvor anderen Dampflokmodellen aus BTTB-Entwicklungszeiten hat Tillig jetzt der 01 einen Relaunch verpasst. Die Redaktion erhielt zuerst die Ausführung der DR-Epoche IV mit großen Wagner-Windleitblechen, Einheitstender 2'2'T34 und EDV-Nummer.

Das Fahrwerk ist neu konstruiert und überzeugt mit feinen Speichenradsätzen sowie Gestänge und Steuerung in ebenso feiner Kunststoffausführung. Das Konzept des Triebtenders entspricht dem der Baureihe 50. Anders als bei dieser sind bei der 01 Lok und Tender fest miteinander gekuppelt. Die Lok ist umgerechnet einen Millimeter zu lang, was jedoch allein dem Abstand Lok-Tender geschuldet ist. In sich sind die Hauptmaße stimmig – bis auf eine Ausnahme: Die Laufräder im Vorlaufgestell sind um wenige Zehntelmillimeter zu klein und lassen das Modell wie Maschinen der Lieferserien bis 01101 mit 850-Millimeter-Rädern wirken. Das ist bei der ausgewählten Betriebsnummer 012226-4 jedoch falsch.

Die TT-01 kann mit Zurüstteilen verfeinert werden, was bei einer Tilig-Lok leider immer wieder Geduld und an Optiker heranreichende Fingerfertigkeit verlangt.

Die Fahr- und Zugkraftwerte sind auf der Höhe der Zeit (siehe Steckbrief). Wesentlich gewonnen hat die Beleuchtung: Je nach Fahrtrichtung geben warmweiße LED ab 1,4 Volt Licht aus weiß unterlegten Modell-Loklampen ab. Auch fährt die Lok in allen Geschwindigkeitsbereichen sehr leise.

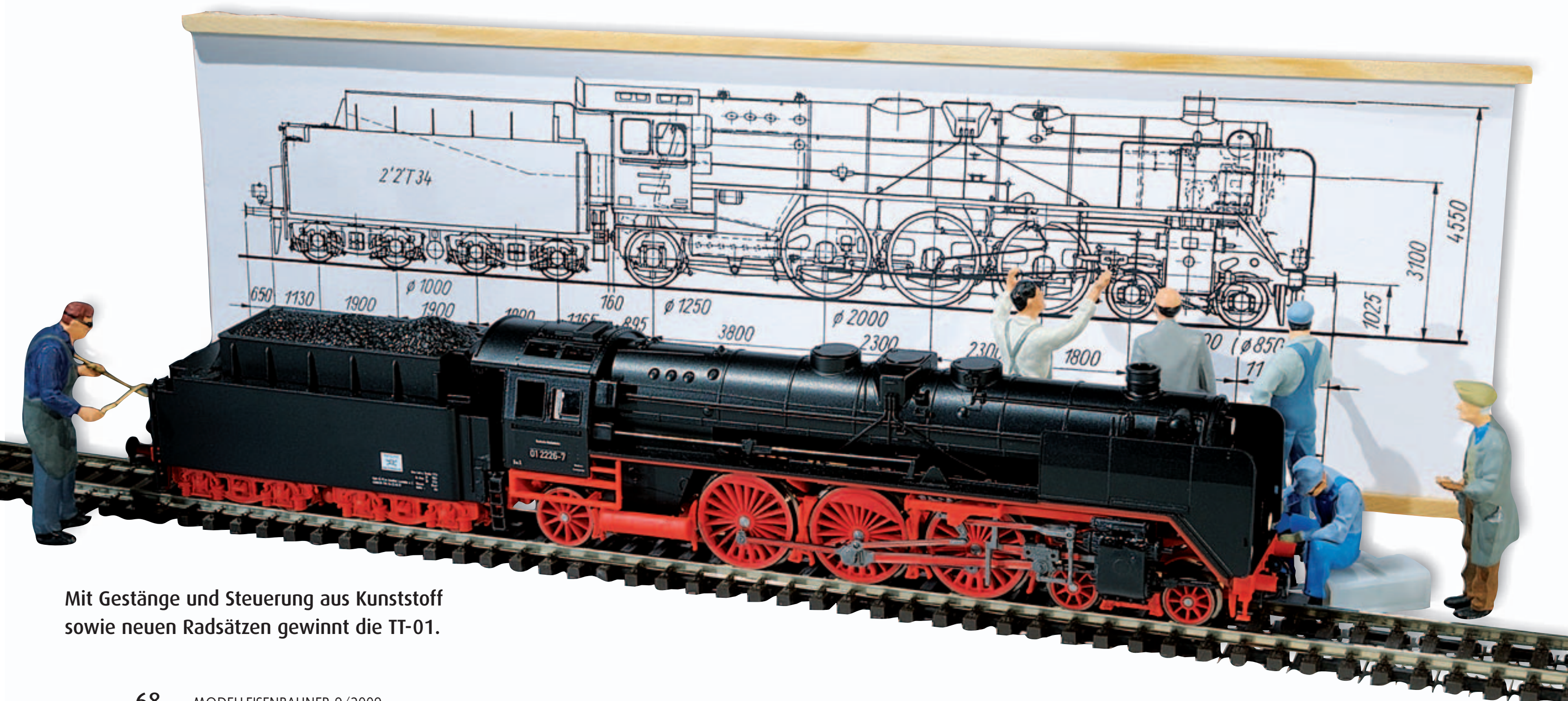
Zur Digitalisierung muss das Oberteil (Kohlenkasten) des Tenders abgehoben werden. Bei der Ausführung mit dem alten Einheitstender 2'2'T32 muss das gesamte Gehäuse des Tenders entfernt werden.

Tilligs rekonstruierte Altbau-01 ist eine gute Lokomotive geworden, auch wenn sie wenige – vermeidbare – Fehler aufweist. Sie kommt für unverbindlich empfohlene 184,90 Euro in den Fachhandel.

Henning Bösherz

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt: 130 km/h
- Auslauf aus V_{max} 45 mm
- **Anfahren** bei 2,6 Volt mit <5 km/h
- **Kriechen** bei 2,6 Volt mit <5 km/h
- **Zugkraft:** Zug mit 48 Achsen in der Ebene, Zug mit 24 Achsen in Drei-Prozent-Steigung
- **Kleinster befahrener Radius:** 286 mm
- **Gewicht:** 148 Gramm
- **Hersteller:** Tillig
- **Katalognummer:** 02130
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Tenderachsen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Motor:** 5-poliger Flachmotor mit Schwungmasse
- **Digitalschnittstelle:** 6-polig nach NEM 651
- **Andere Ausführungen:** DB Epoche III (Art.-Nr. 02131)
- **Preis:** 184,90 Euro (UVP)



Mit Gestänge und Steuerung aus Kunststoff sowie neuen Radsätzen gewinnt die TT-01.



www.strassenbahnwelt.com

Altes Gut an neuem Ort

Das Straßenbahnmuseum in Stuttgart musste von Zuffenhausen nach Bad Cannstatt umziehen.

■ Ungern nimmt man Abschied von liebgewonnenen und bekannt gewordenen Orten. So ging es auch dem „Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V.", der die Gelegenheit jedoch nutzte und in den neuen Räumlichkeiten die „Straßenbahnwelt" schuf. Die Homepage bietet neben allem Wissens- und vielem Staunenswerten auch Hinweise auf die Anreise, auf Events (auch außerhalb des Straßenbahnbetriebes), stellt den Verein vor und zeigt Bilder vom alten und neuen Museum.

www.irgendwo-im-erzgebirge.de

„Wie ä bissl hübsch"

Jan Bieganski baut eine Nebenbahn, angelehnt ans Vorbild in Sachsen – nebst prima Online-Begleitung.

■ Dass nicht ein Maximum an Gleisen und Weichen, sondern eine an den Hobbyraum angepasste, vorbildnahe und detailliert ausgestaltete einfache Anlage viel mehr hermachen kann, zeigt das Anlagenprojekt von Jan Bieganski. Die Homepage präsentiert dabei eine Vielfalt, die man auf der kleinen Anlage gar nicht vermutet! Das gilt insbesondere für die Baufotos, die auch ohne viel Erklärung eigentlich alles sagen. Gut gemacht!

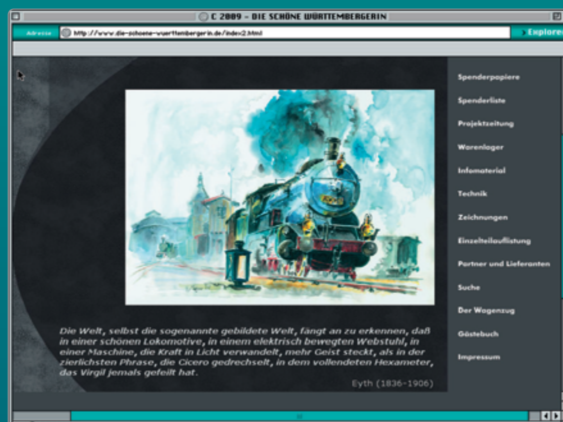
www.schmalspurmodule.de

Sachsen in Epoche III

Schmalspurmodule nach Vorbild zu bauen, Erfahrung weiterzugeben, ist die Absicht dieser guten Site.

■ Ja sicher, streng genommen gab es das Land Sachsen in der Epoche III nicht (oder nur ganz am Anfang). Aber die Sprache, die freundlichen wie erfindungsreichen Menschen und die Schmalspurbahnen, die gab es! André Göbel baut H0e-Schmalspursegmente nach dieser Zeit und dokumentiert Ergebnisse wie Zwischenschritte zum Teil sehr ausführlich auf seiner Homepage, die viel Wissenswertes verrät. So gibt es etwa eine eigene H0e-Schmalspur-Modulnorm.

www.die-schoene-wuerttembergerin.de



Die „C" soll wieder rollen!

Eine Handvoll Eisenbahnfreunde aus dem Südwesten hat ein ehrgeiziges Projekt.

■ Das lässt aufhorchen: „Wir wollen die legendäre Schnellzuglok ‚Die schöne Württembergerin', die Gattung C der K.W.St.E., als originalgetreuen Nachbau zurück auf die Schiene bringen". Das Süddeutsche Eisenbahnmuseum in Heilbronn will das Unmögliche möglich machen und beschreibt auf der eigens für das Projekt angelegten Homepage Gründe, Realisierungsmöglichkeiten und Vorstellungen über künftige Einsätze. Es ist an einen stilreinen württembergischen Schnellzug gedacht, für den einige Wagen existieren. Lok und Zug sollen als Botschafter für Können und Fleiß des Herkunftslandes werben und ausschließlich zu besonderen Anlässen zum Einsatz kommen. 79 Prozent von fast 600 Homepage-Besuchern (Stand: Mitte Juli) finden das Projekt übrigens „großartig". Dabei übersehen die Initiatoren keineswegs die gegenwärtige wirtschaftliche Lage. Doch verweisen sie auf jene englischen Eisenbahnfreunde, die nach fast 20 Jahren einen Class-A 1-Nachbau in Betrieb nahmen, und auf die Kollegen aus Sachsen mit ihrem IK-Nachbau. MEB wünscht gutes Gelingen und einen langen Atem!

www.preussische-ostbahn.de

Kompetenz-Erweiterung

In welcher Vielfalt man sich einem bekannten Thema nähern kann, zeigt die Homepage von Axel Krüger.

■ Quasi als Nachschlag zu unserer vierteiligen Ostbahn-Reise stellen wir eine weitere Homepage zu dieser altehrwürdigen, jungen Strecke vor. Und die kann sich mit den bereits besprochenen Sites zum Thema locker messen, denn der Autor, Axel Krüger aus Berlin, stellt die Ostbahn vorrangig im heutigen deutschen Teil in den geografischen und historischen Kontext. Geografisch bedeutet, dass Krüger auf so ziemlich alle Bahnen, die mit diesem Ostbahn-Teil in Berühung standen (und stehen), eingeht oder dies noch vorhat. Und das sind einige! Auch der Wandel der Verkehre wird deutlich, wie allein ein Blick auf manche Bilder oder die (sicher noch zu füllenden) Links „S-Bahn auf der Ostbahn", „U-Bahn auf der Ostbahn" und die Buckower Kleinbahn zeigen. Die recht umfangreiche Liste der internen Links macht jedenfalls neugierig. Zu fast allen Strecken gibt es Zeittafeln und Karten; manches aktuelle Bild kann einem allerdings auch die Tränen in die Augen treiben. Ein bisschen knapp fallen die Aussagen zur Zeitgeschichte der Ostbahn selbst aus. Grafik, Bedienung und Menüführung sind einfach zu handhaben und übersichtlich. Man darf auf die weitere Ausgestaltung dieser Homepage gespannt sein!

Was ist zu tun, Herr Schweickhardt?

Ulrich Schweickhardt, der bekannte Modellbahnhändler aus Waiblingen, kennt auch Wege aus der Branchenkrise.

Im ersten Teil unseres Interviews mit Ulrich Schweickhardt (siehe MEB 7/09) legte er die Finger in die Wunden der Branche. Aber Schweickhardt, ein ebenso engagierter Händler wie Modellbahner, glaubt auch, Lösungen zu kennen.

MEB: Ein klassisches Beispiel für guten Kundendienst ist die Ersatzteilversorgung.

Schweickhardt: *Ich sehe da etwa bei Roco/Fleischmann ein gutes neues Konzept: Die wollen den Fachhandel wieder aufwerten und über ihn Ersatzteile liefern.*

MEB: Da muss aber der Fachhandel mitziehen.

Schweickhardt: *Wir machen mit und sehen die Ersatzteilgeschichte als Chance und ich sage auch bei Märklin und Brawa immer wieder: Schaut doch, dass ihr eure guten Händler auch mit Ersatzteilen versorgt. So ein Service wäre doch für den Fachhandel eine Riesenchance. Der Kunde kommt in den Laden, holt sein Zahnrad ...*

MEB: ... und nimmt vielleicht noch etwas anderes mit.

Schweickhardt: *Ja, logisch. Ich will doch Kundenfrequenz im Laden haben.*

MEB: Aber bei ihrer Geschäftsgröße ist das leichter zu bewerkstelligen als bei einem kleinen Ein-Mann-Modellbahnhändler.

Schweickhardt: *Aber da könnte ich mir in Zukunft Kooperationen zwischen größeren und kleineren Händlern vorstellen. Es gibt größere, die auch Ersatzteilversorgung machen, und der kleine, für den sich die Lagerhaltung von Ersatzteilen nicht lohnt, der schließt sich dann einem größeren an.*





Im ehemaligen elterlichen Kolonialwarenladen (o.) fing alles an. Schweickhardts heutiges Hauptgeschäft (li.) besitzt 1000 Quadratmeter Verkaufsfläche.

Fotos: Slg. Schweickhardt

MEB: So als Juniorpartner?

Schweickhardt: *So als Vetreilungssystem: Unsere Filialen in Tübingen und Schorndorf könnten heute alleine auch kaum überleben. Aber wir haben dort nur kleine Lager und beliefern die Läden zweimal die Woche aus der Zentrale. Und so etwas könnte ich mir auch zwischen größeren und kleineren Händlern vorstellen.*

MEB: Sind die Händler zu schlecht organisiert?

Schweickhardt: *Absolut.*

MEB: Die Modellbahn verschwindet immer mehr aus den Spielwarenläden und Kaufhäusern und aus den guten Innenstadtlagen sowieso.

Schweickhardt: *Das ist tragisch. Mir als eingefleischtem Modelleisenbahner wären der Laden, seine Ausstattung und seine Lage vielleicht nicht so wichtig. Wenn ich meine 01 kaufen will, dann finde ich einen Händler. Aber das Normal- und Neupublikum, die Familien, denen muss man die Modellbahn doch zunächst einmal präsentieren und das soll dann auch schön aussehen. Da muss die Lust auf die Modellbahn geweckt werden. Märklin hatte schon den richtigen Ansatz mit seinen Shops und Stores, aber das war eine Nummer zu hoch gegriffen. Meiner Meinung nach muss man die Modellbahn hobbymäßig anbieten: Der Verkäufer muss keine Krawatte tragen, aber es muss sauber sein, es muss viel Holz zu sehen sein und man muss die Produkte sehen und ansehen können. Die Theken sollten sehr hoch sein, damit man die Modelle gut und bequem betrachten kann. Das Geschäft sollte aussehen wie ein sehr ordentlicher, aufgeräumter Hobby-Raum.*

MEB: Warum unterstützen die Hersteller ihre Händler nicht besser bei der Präsentation, etwa mit Schaustücken und Schauanlagen und Beratung?

Schweickhardt: *Weil sie es nicht wissen. Sie haben sich früher nicht darum kümmern müssen. Heute beginnt es ein bisschen. Ich bin davon überzeugt, dass es in fünf Jahren anders aussehen wird. Es gibt aber auch zu viele, die ihr Hobby zum Beruf gemacht haben, einen Laden eröffneten und dann merkten, dass es gar nicht so einfach ist. Vielen Modellbahnhändlern fehlt das betriebswirtschaftliche Denken.*

MEB: Wird es in fünf Jahren Märklin noch geben?

Schweickhardt: *Ich hoffe schon, weil Märklin am meisten für Neueinsteiger macht, natürlich auch wegen des Systems. Das C-Gleis ist ein gutes Spielgleis, mit dem auch Kinder etwas anfangen können. Wenn Märklin wegfällt, befürchte ich, gibt es zu wenige Neueinsteiger und dann wird die Modell-*



Sein Lachen wird der freundliche Schwabe aus Waiblingen nicht so schnell verlieren.

bahn zum reinen Hobbyprodukt und ist kein Spielzeug mehr. Das darf nicht passieren.

MEB: Wir müssen ein Interesse daran haben, dass die Modellbahn auch als Spielzeug wahrgenommen wird?

Schweickhardt: *Ja, aber nicht Zirkus Mondolino (H0-Kinderbahn von Märklin, d. Red.) mit blauen und gelben Gleisen. Es muss stets das Systemspielzeug erkennbar sein. Die Modellbahn ist doch eine Abbildung der Wirklichkeit und dort fährt keine blaue Lokomotive um ein Zirkuszelt herum.*

MEB: Aber wer mit Zirkus Mondolino einsteigt, wird vielleicht später Modellbahner?

Schweickhardt: *Das funktioniert genauso wenig wie mit den Aldi-Startpackungen, die Märklin regelmäßig verkauft. Wo sind bitte die ganzen Neueinsteiger? Ich hab' keinen gefunden. Ich bin überzeugt, einen Modelleisenbahner kann man nicht über den Discounter generieren. Im Gegenteil, man schadet sogar, da dort keine Beratung stattfindet und viele frustriert ihre Startpackungen in die Ecke stellen. Ich gebe ihnen ein Beispiel: Eine Familie sieht beim Aldi eine Startpackung und kauft sich diese für vielleicht 99 Euro. Zuhause packen sie das Ding aus und kommen erst einmal mit der (Digital-) Technik nicht zurecht. Hat ihnen ja keiner erklärt. Zweitens stellen sie fest, dass die Spurweite für ihre Wohnung viel zu groß ist. Eine kleinere wie TT oder N wäre geschickter gewesen. Die Familie wusste aber vielleicht gar nicht, dass es die gibt. Im Fachhandel hätte sie es erfahren. Dann ist die Startpackung endlich aufgebaut, stört überall im Wohnzimmer und langweilig ist's auch noch, weil die Familie nicht weiß, dass man jene ausbauen kann. Schon ist diese für alle Zeiten für die Modellbahn verloren.*

MEB: Was muss man anders machen?

Schweickhardt: *Im Fachhandel hätte man sich nach dem zur Verfügung stehenden Platz erkundigt und nach dem technischen Verständnis. Gibt es mit Strom Probleme? Dann hätte der Fachhändler eher das Dreileiter-System empfohlen, falls nicht, eher das Zweileitersystem. Vielleicht hätte man festgestellt, dass viel Platz da ist, dann wäre eventuell die LGB die richtige Wahl, vor allem wegen des Spielwerts für Kinder. Der Neukunde hätte die nötige Anfangs-Beratung bekommen. Wir versuchen schon seit 1997, gezielt Neueinsteiger zu erreichen. Damals sind wir hier in das Einkaufszenturm Remspark-Center gegangen. Dort haben wir mit dem Eisenbahnclub Waiblingen eine Fläche angemietet. Die haben eine Schauanlage gebaut und wir waren mit Startpackungen daneben und haben die Leute beraten. Anfangs waren wir enttäuscht, wie wenig Leute dort Startpackungen kauften. Aber vier Wochen später waren wahnsinnig viele hier bei uns im Geschäft, die bei der Ausstellung den Prospekt mitgenommen haben und jetzt sagten, wir steigen bei der Modellbahn ein. Die sahen, wie der Club arbeitete, das hat ihnen gefallen und dann kamen sie später ins Fachgeschäft.*

MEB: Das heißt, die Modellbahn muss in die Öffentlichkeit, sie muss sich zeigen.

Schweickhardt: *Unbedingt.*

MEB: Anschließend muss man den Interessierten sagen: Dort bekommt ihr die Modellbahn.

Schweickhardt: *Genau. Man muss die Leute an die Hand nehmen. Das ist ja ein kompliziertes Spielzeug mit Anspruch. Da kann man den Computer einsetzen, man kann schreinern, kleben, basteln, löten, Brücken bauen, alles ist bei der Modellbahn enthalten und denkbar. Ein unheimlich kreatives Hobby. Aber wir müssen die Leute erreichen.*



Foto: Frickel

Ein Grund mehr, den Waiblinger Laden zu besuchen, ist die sehr große Gartenbahnanlage.

MEB: Dazu kann man auch die Modellbahnclubs aktivieren.

Schweickhardt: *Ich hab, ein gutes Verhältnis zum Eisenbahnclub in Winnenden (PMW Winnenden, betreibt sehr große Wechselstromanlage, d. Red.). Und dort fragen Besucher immer wieder, wo bekommt man das alles? Der Club schickt die Leute dann zu uns und wir sagen zu unseren Neukunden auch, dort könnt ihr mal vorbeigehen und zusehen, wie man einen Berg baut.*

MEB: Glauben Sie, dass man Kinder in heutiger Zeit noch für die Modellbahn begeistern kann ?

Schweickhardt: *Wenn wir unser Gartenbahnfest machen, da kommen so viele Kinder und sind begeistert. Es stimmt einfach nicht, dass Kinder heute kein Interesse mehr an der Modellbahn haben, aber man muss sie hinführen und die Eltern müssen mitmachen, sie unterstützen.*

MEB: Wenn es schon keine Modellbahnläden mehr in den Innenstädten gibt, muss man trotzdem rausgehen, neudeutsch, an Events teilnehmen, selbst veranstalten.

Schweickhardt: *Einen Laden unserer Größe könnte man in der Stuttgarter Innenstadt nicht betreiben. Zu teuer. Hobbygeschäfte gehen in die zweite Reihe, aber trotzdem müssen wir in den Stadtzentren Flagge zeigen und das kann man auf vielfältige Art tun.*

MEB: Da ist von der Branche und den Händlern Kreativität gefragt.

Schweickhardt: *Man kann doch mal die eigene Hausbank fragen, ob es nicht möglich ist, in der Vorweihnachtszeit im Foyer eine Modellbahnpräsentation zu machen. Die sind nie abgeneigt. Haben wir auch schon gemacht. Oder in Bau- oder Supermärkte gehen und vor Weihnachten dort eine Präsentation machen.*

MEB: Da sind sie aber mit ihrer Größe und Manpower wieder privilegiert. Wie soll das der kleine Ein-Mann-Laden stemmen?

Schweickhardt: *Und da müssen die Hersteller einspringen. Es ist auch in ihrem Interesse, dass die Modellbahn in den Innenstädten präsent ist. Da müssen sie was dazu geben. Das kostet am Anfang Geld, aber ich bin überzeugt, dass sich das auszahlt, dass die Stückzahlen wieder hochgehen, und dann schrumpft der Preis auch wieder. Am Ende sind wir bei gleichem Preis viel besser als Branche verbreitet.*

MEB: Aber so erzielt man keine schnellen Gewinne innerhalb von drei Jahren.

Schweickhardt: *Da braucht man einen längeren Atem, aber nur so funktioniert es nachhaltig und auf Dauer.*

MEB: Herr Schweickhardt, wir danken für das Gespräch. *(Die Fragen stellte Stefan Alkofer.)*

Railzminiworld Rotterdam

HÄFEN, KRÄNE, Umschlagplätze

Teil 3

Standort verpflichtet: In der Stadt mit Europas größtem Seehafen gelten rekordverdächtige Ausmaße auch für die H0-Interpretation.



Das Tor zum Containerhafen: Wie sich das für einen Umschlagplatz von und nach Übersee gehört, herrscht hier zu jeder Tageszeit dichtester Verkehr.



Auf Europas größten Modellhafen im Maßstab 1:87 darf das Railzminiworldteam mit Fug und Recht stolz sein. Auch ohne echtes Wasser, das schon wegen der strikten Gesundheitsbehördenauflagen in den Niederlanden genügend Probleme bereitet hätte.

„Versuchen Sie mal, richtiges Wasser maßstäblich zu verkleinern", lacht Arnold Moser, Modellbaumeister und Mitglied der Geschäftsleitung, während Marc van Buren, Ideengeber, Initiator →



Maasmond, genau wie Vorbild Rotterdam im Rhein-Maas-Delta gelegen, besitzt mehrere alte Hafenanlagen mit Speichern.

Schon von weitem zu sehen sind die riesigen Containerkräne.
Da wirken selbst die haushoch gestapelten Frachtbehälter winzig.

Gut beobachtet, trefflich umgesetzt: Farbenspiel mit Wind und Wellen



Moderne Romantik: Auch nachts ruht der Betrieb in den Raffinerien und Werken der petrochemischen Industrie zu keiner Stunde.

und Geschäftsführer in einer Person, fachmännisch nickt. Er muss es ja auch noch besser als jeder andere Modellbauer wissen. Schließlich hat der mittlerweile 37-Jährige seinen Militärdienst bei der Königlichen Marine geleistet.

„Ich war zwar nur vier Wochen auf einem Schiff", grient Leutnant zur See Marc van Buren, „aber bekanntlich haben wir Niederländer ja ein besonderes Verhältnis zum Meer und damit praktisch zu jeder Form von Wasser."

Aber keine Frage, da sind wir Drei uns einig, Echtwasser verhält sich bei Modellen eben nicht so, als durchpflüge hier beispielsweise eins der großen Containerschiffe die See oder auch nur das Hafenbecken, sondern genau so, wie es eben einem Modell aufgrund seiner geringen Verdrängung gelingt, das Nass in Bewegung zu versetzen.

„Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die Schaukelei eines Schiffsmodells jeder maßstäblich umgesetzten Bewegung Hohn sprechen würde", gibt Marc van Buren noch zu bedenken. Zumal, wenn es sich um Kunststoffmodelle handelt, die, wir sehen es förmlich vor uns, schon bei der geringsten Erschütterung reagieren, als wüte der Blanke Hans.

So betrachtet, wirkt die modellierte Gestaltung der Gewässer und Hafenbecken ungleich glaubwürdiger. Etwa die unter einer frischen Brise und dem Einfluss der Tide leicht gekräuselte See im Tankterminal: Gut beobachtet, trefflich umgesetzt und für unseren Fotografen Markus Tiedtke eine willkommene

Gelegenheit, das miniaturisierte Spiel mit Wind, Wellen und Farbschattierungen lichtbildnerisch einzufangen.

„Kunstharz, Farben, Holzleim, Pinsel, Spatel und der Blick fürs Wesentliche", zählt Arnold Moser mit ein wenig, aber berechtigtem Stolz in der Stimme einige der Ingredienzien und Voraussetzungen für die feinen Seestücke auf. „Learning by doing", setzt der mittlerweile 60-Jährige noch bescheiden hinzu und bleibt seinem Hang zu britischem Understatement, der bewussten Untertreibung also, einmal mehr treu.

Untertreibung hin, Übertreibung her: Angesichts der umfangreichen Hafen- und Industrieanlagen bedarf es weder eines Under- noch eines Statements. Die schiere Größe nicht nur in der Fläche, sondern vor allem die der Containerkräne in der Höhe, lasse auch ich einfach minutenlang auf mich wirken.

So wie mir geht es auch vielen Besuchern der größten überdachten Miniaturwelt der Niederlande. Ein kleiner Junge, der mich an Heintje erinnert, steht mit offenem Mund vor den Riesen und kann sich gar nicht sattsehen. Nur mit sanfter Gewalt bugsieren ihn seine Eltern schließlich Richtung Restaurant, wo familienfreundliche Preise der Railzminiworld zu einer zusätzlichen Attraktion verhelfen.

Die den Containerhafen dominierenden Kräne, die selbst die haushoch aufgestapelten Frachtbehälter winzig wirken lassen, sind komplette Eigenbauten und bestehen weitgehend aus Polystyren, in Deutschland unter der Bezeichnung Polystyrol geläufig.

„Für unsere Eigenbauten verwenden wir grundsätzlich Polystyren, das wir in ein oder zwei Quadratmeter großen und unterschiedlich dicken Platten beziehen", berichtet Arnold Moser, rückt einmal mehr seine Brille zurecht und fährt fort: „Dann werden CAD-Zeichnungen angefertigt, sodann wird gefräst und, →



Ganz leicht kräuselt sich das Wasser unter Wind und Tide, während der Tanker seine Ladung leichtert.

Fotos: Tiedtke

Auch der alte Stadthafen wird noch immer genutzt. Wo so reger Betrieb herrscht, kann auch schon mal ein Malheur passieren.

„Eine Frage der Qualität und die muss auch im Detail stimmen!"



Im Trockendock: Hier wird rund um die Uhr gearbeitet in drei Schichten, um den neuen Überseepott auch zum Termin vom Stapel zu lassen.

falls wir mehrere Bauten eines Typs benötigen, bauen wir ein Muster, machen davon eine Gussform und können dann mit Gießharz Abgüsse machen."

Eine Methode, die nicht nur effektiv, sondern auch zeitsparend ist, denn „Gießharz hat eine Trockenzeit von nur zwölf Minuten", wirft Moser ein und fasst zusammen: „Die Vorbereitung an der Maschine dauert vielleicht eine Stunde, aber dann geht es schnell und so können wir an einem einzigen Tag bis zu 20 Gebäude produzieren!"

Was natürlich nicht nur der zeitsparenden Bestückung der Großanlage mit zumeist nicht im Zubehörhandel erhältlichen Bauten zugute kam und kommt, sondern auch anderen Modellbahnern und -bauern. „Wir bieten das an und zwar moderne Gebäude, weil die Fabrikanten in Holland durchweg nur Modelle nach Vorbild der 60er-Jahre produzieren", verrät Moser. Also noch ein Grund

mehr, der Railzminiworld einen ausgiebigen Besuch abzustatten!

Ob Eigenbau oder nur Montage von Bausätzen, grundsätzlich sind alle Hochbauten in der Weena 745, wo die Railzminiworld nur wenige Gehminuten vom Rotterdamer Hauptbahnhof entfernt ihr Domizil hat, gealtert. „Sie alle sind geweathered“, bestätigt Arnold Moser, dabei in eine deutsch-englische Mischbezeichnung verfallend, und fügt hinzu: „Das ist für uns eine Frage der Qualität und die muss auch im Detail stimmen!“

Und sieht man mal von einem gewissen, aber auch vom Team erkannten Nachholbedarf bei den Fahrzeugen auf Wasser und Straße ab, dann fügt sich alles sehr harmonisch zu einem naturalistischen Gesamtkunstwerk. „Es ist eben alles auch eine Frage der farblichen Abstimmung“, stellt Arnold Moser, nicht zufällig in der unter Kunstkennern geschätzten Stadt Delft lebend, fest.

Doch zurück ins Hafengebiet: „Der Standort verpflichtet“, findet Marc van Buren, weist mit einer ausladenden Armbewegung auf seine Miniaturhafenwelt und erinnert daran, dass die Railzminiworld-Heimat Rotterdam einen der größten Häfen der Welt und den mit Abstand größten Seehafen Europas besitzt.

Nicht von ungefähr finden sich denn auch viele unmittelbare Anleihen ans Vorbild auf der H0-Großanlage wieder und ebenfalls keineswegs zufällig führt die Modellhafenstadt den Namen Maasmond, also Maasmund.

Rotterdam liegt bekanntlich nicht nur im Durchschnitt zwei Meter unter dem Meeresspiegel, sondern auch im Rhein-Maas-Delta mit mehreren älteren Häfen im Innenstadtgebiet, so Oude Haven und Haringvliet, und außerhalb unter anderen bei Pernis dem „eerste Petroleumhaven“. Dort ebenso wie im nach dem Zweiten Weltkrieg erschlossenen Botlekareal westlich der alten Maas siedelte sich petrochemische Industrie an.

Dies und noch mehr findet sich auch im Modell rund um Maasmond inklusive Zitaten von Rotterdams Europoort und dem Containerterminal im Eemhaven. Umschlagplätze, die auch en miniature für rege Geschäftigkeit und entsprechenden Betrieb auf Schienen und Straßen sorgen. Im Gegensatz zum aus besagten Gründen immobilen Schiffsverkehr sind die beiden anderen Verkehrsträger in Bewegung. Was sich nicht nur in einem imposanten Leitstand niederschlägt, sondern auch in einer leichten Unentschlossenheit, wohin man denn zuerst schauen sollte.

Da tut es gut, als Oasen der Ruhe unscheinbare, aber hintersinnig gestaltete Szenen zum Blickeverweilen auszumachen. Und keine Frage, ein gewisses Augenzwinkern, eben die Prise Humor, gehört einfach dazu. Da wären zum Beispiel die Pinguine oder das Malheur im....

„Halt, verraten Sie es nicht“, unterbricht mich Arnold Moser, „der Spaß kommt doch beim Suchen!“

Na gut, dann nur so viel: Schauen Sie, geneigte Leserinnen und Leser, ganz unverbindlich auf das Bild auf der gegenüberliegenden Seite. Vielleicht entdecken Sie ja, warum sich Rob de Bintje die Haare rauft. *Karlheinz Haucke*

Teil 4 folgt demnächst



Der abgestorbene Modellbaum besteht aus einem Massekabel mit 400 Einzeldrähten, was aber die beiden Holzfäller nicht von ihrer Sägearbeit abhält.





Sachsen-Rückblick

Teil 1

Auf weniger als anderthalb Quadratmetern drehte der Diplom-Ingenieur Hans-Heinrich Schubert die Zeit um fast 50 Jahre zurück: Hainsberg und Co. lassen grüßen.

Also, irgendwie ist diesmal alles ganz anders und Hans-Heinrich Schubert schmunzelt.

Nicht, dass er dies nicht auch sonst täte, aber der Tüftler mit dem Faible für amerikanische Waldbahnen, insbesondere aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, hat offensichtlich das Thema gewechselt. Das Ganze kommt mir weniger spa-



Das zweiständige Heizhaus, ein abgewandeltes Auhagen-Modell, ist in natura auch heute noch in Potschappel zu sehen.

nisch als vielmehr in H0 und H0e eindeutig sächsisch vor.

Schubert lacht. „Back to the roots", meint er, lässt dabei seine anglophile respektive United-States-Ader pulsieren, um sodann mit kaum merklichem, aber dennoch verräterischen Timbre ganz ohne „Scheelchen Heeßen" zurück zu den Wurzeln zu kehren.

„Ich bin in Freital geboren, ging dort auch vier Jahre zur EOS und fuhr täglich mit der Bahn nach Tharandt, meinem Heimatort", erklärt Schubert, Jahrgang 1943.

Folgerichtig lässt er seinen Miniatursachsenausschnitt in der Zeit um 1960 lebendig werden, „eben so, wie ich es zu jener Zeit immer wieder beobachten konnte", ergänzt der Diplom-Ingenieur im Ruhestand. Und ich spüre förmlich, wie Hans-Heinrich Schubert in lebhafter Erinnerung als Pennäler wieder und wieder den Weg zur Erweiterten Oberschule (EOS) nimmt. Es muss gelegentlich wohl schwierig gewesen sein, sich vom Bahngeschehen loszureißen, um pünktlich im Klassenzimmer Platz zu nehmen oder?

Schubert kann sich ein vielsagendes Grinsen nicht ganz verkneifen. Immerhin, geschadet hat ihm das wissbegierige Interesse an Sachsens Schmal- und Regelspurwegen nicht. Im Gegenteil: Seine auf dem eigenen Erleben fußende und ohne Zweifel höchst sehenswerte aktuelle H0- und H0e-Anlage räumte den ersten Preis beim Sinsheimer Anlagenwettbewerb ab. Wobei eine nicht ➔

geringe Rolle die Detailverliebtheit, zutreffender die Detailgenauigkeit des Erbauers gespielt haben dürfte.

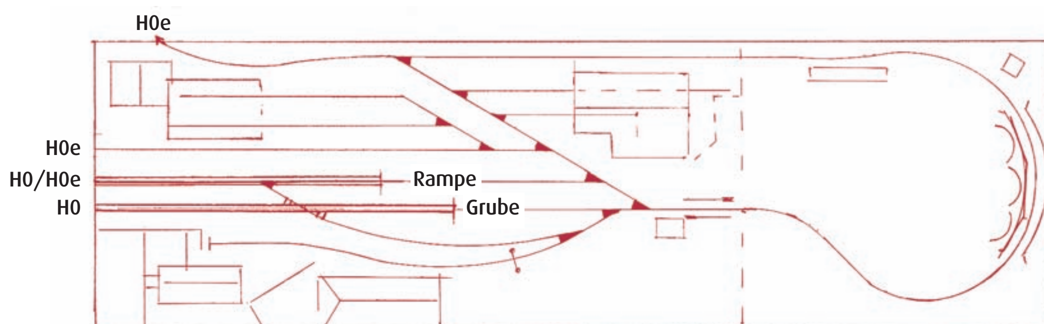
Und natürlich der Wiedererkennungswert, der sich auf gerade einmal 1,32 Quadratmetern bemerkbar macht: Ein harmonischer Extrakt aus Wilsdruffer Netz, Weißeritztalbahn und Potschappel-Hainsberger Verbindungsbahn, der so genannten PHV-Linie.

„Das Motiv ist den Bahnhöfen Freital-Potschappel und Hainsberg sowie der dreischienigen Verbindungsbahn mit dem Hainsberger Industrieanschluss nachempfunden", bestätigt Schubert und fügt hinzu: „Der zweiständige Lokschuppen, ein abgewandeltes Industriemodell der Firma Auhagen, beispielsweise ist noch in Potschappel zu sehen."

Auch der Werkstattschuppen mit seinem vielteiligen Innenleben hat ein konkretes Vorbild: „Ihn habe ich dem Hainsberger Schuppen von außen nachempfunden", erklärt der Sachse, der heute im mittelfränkischen Höchstadt zuhause ist. Beeilt sich dann, zu versichern, dass die Inneneinichtung „meine Gedanken" waren, wohlwissend, dass die Messlatte bei Kennern der örtlichen Gegebenheiten recht hoch liegt. Und mit Kritik wird nicht hinterm Berg, sprich dem Osterzgebirge, gehalten.

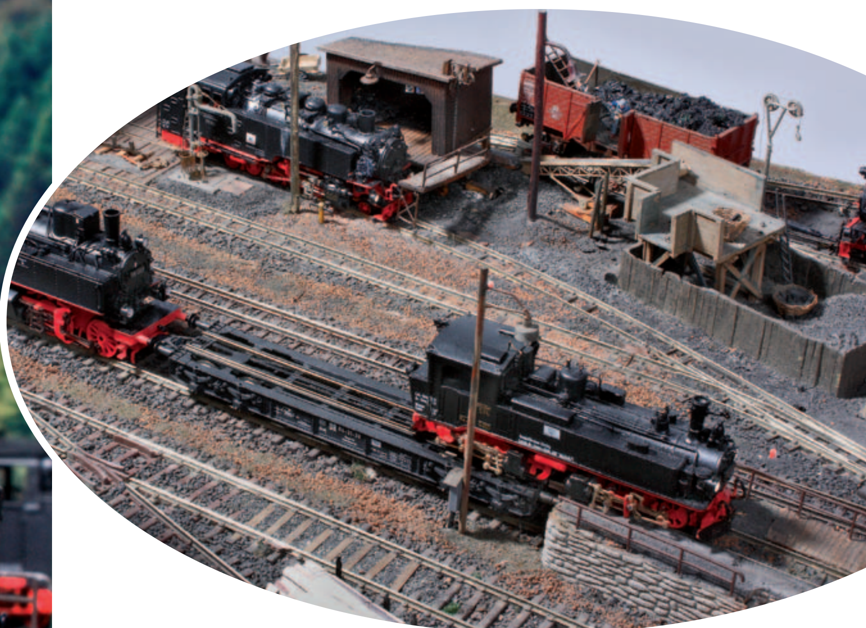
Schubert lächelt, fast ein wenig entschuldigend, als er ergänzt: „Aber die Untersuchungsgrube mit aufgeständerten Schienen und das Werkstattgleis mit abgesenktem Boden sind in Hainsberg noch in Betrieb!" Was potentielle Kritiker versöhnlich stimmen sollte.

Mal ganz abgesehen vom direkten Vorbildbezug sollte



Auf einen Blick: Der Gleisplan zeigt, dass die Anlage bereits auf Erweiterung ausgerichtet ist.





Anlagen-Steckbrief

H0e-/H0-Segmentanlage

- Maße: 2,2 x 0,6 m
- Bauzeit: Rund 1,5 Jahre
- Erbauer: Hans-H. Schubert
- System: Zweileiter-GS
- Betrieb: Analog
- Gleislänge: Zirka 8 m
- Gleismaterial: Peco, Tillig, Technomodell
- Rollendes Material: Bemo, Model Loco, Technomodell, Herr, Piko, Gützold, Liliput
- Anlagenthema: Schmalspur mit Regelspuranschluss
- Vorbild: Wilsdruffer Netz, Weißeritztalbahn, PHV-Linie

Besser geht's doch mit der V K: Die hier auf den regelspurigen Transportwagen auffahrende IV K macht bauartbedingte Probleme.

Auch wenn's keine US-Waldbahn ist, ein Sägewerk, auch diesmal wieder ein kompletter Eigenbau, darf selbstredend nicht fehlen.

Also Lehrlokführer Heinz Schuber ist das nicht, der da im Anzug mit Koffer und Mantel der Viere K erwartungsvoll entgegensieht.

auch das rollende Material auf Schuberts neuer Anlage das Herz aller Sachsen und Saxophilen erwärmen. Da tummeln sich auf den Schmalspurgleisen gleich mehrere Viere und Fünfe K, die VI K und zwei VII K. Letztere korrekterweise Vetreterinnen der Baureihe 99.73-76, die als Einheitsloks der DRG keine sächsische Staatsbahnluft mehr zu schnuppern bekommen hatten, wohl aber auf einen früheren, 1928 überarbeiteten Entwurf der Hartmann-Werke in Chemnitz zurückgingen.

Apropos, Richard Hartmann. Der sächsische Lokomotiv-König und große deutsche Eisenbahnpionier ist 2009 in aller Munde. Das Hartmann-Jahr erinnert heuer an den Firmengründer der berühmten Chemnitzer Lokschmiede, der vor →



Der Blick ins Innere enthüllt: Der Eigenbau-Werkstattschuppen ist komplett eingerichtet inklusive aller erforderlichen Maschinen.

200 Jahren mitnichten in Sachsen, sondern im Elsaß geboren wurde. Spielte dieses Jubiläum eine Rolle bei der Entscheidung fürs sächsische Anlagenthema?

„Eigentlich, wenn überhaupt, dann nur am Rande“, meint Hans-Heinrich Schubert nach kurzem Nachdenken und verweist darauf, dass man bei einem historischen Modellbahnthema rund um Sachsen, ob nun Königreich, Freistaat oder eine der Interregnumszeiten, an Richard Hartmann und der späteren Sächsischen Maschinenfabrik gar nicht vorbeikomme. „Erst recht nicht in Freital-Potschappel, wo die König-Friedrich-August-Hütte in den 20er-Jahren zu Hartmanns Firmenimperium gehörte“, erinnert sich Schubert an heimatkundliches Wissen, das nicht unbedingt in der Schule vermittelt wurde. Richard Hartmann gehörte halt nicht zu den Aushängeschildern im Arbeiter- und Bauernstaat.

Sei´s drum, Hartmann-Lokomotiven sind jedenfalls auf Schuberts Segmentanlage allgegenwärtig und, soweit Schmalspurexemplare, aus Bausätzen von Bemo und Model Loco entstanden.

„Mit einer Ausnahme“, lacht der 66-Jährige und zeigt auf ein schon wegen seiner Farbgebung nicht zu übersehendes Modell einer IV K Rangiert wird es gerade von einer Kaelble-Zugmaschine, die den Culemeyer mit seiner Ladung vorsichtig aus dem Hebebockgestell hinausmanövriert.

Passend zur Szene präsentiert Hans-Heinrich Schubert gleich zwei Kurzgeschichten. Die eine handelt von Erinne-



Auf neun Millimeter umgespurt wurde der ursprüngliche H0m-Rollwagen der einstigen Firma Herr.



Fotos: Tiedtke



Vor dem Werkstattschuppen rangiert die Kaelble-Zugmaschine mit Culemeyer und IV K-Gehäuse im auffälligen Rostschutzanstrich.

Immer für eine Überraschung gut: Schuberts H0- und H0e-Komposition mit Innenleben und Rostschutz-Viere K

rungen an seine Jugendzeit: „Damals wurden mit just so einer Kaelble-Zugmaschine und einem solchen Culemeyer die Lokomotiven zwecks Instandsetzung zur LOWA, der Vereinigung volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus der DDR, transportiert." Was den damals 16-Jährigen mächtig beeindruckte, ebenso wie es auch die Hebebockanlage tat.

Die andere Anekdote ist die eines eigentlich schon gescheiterten Modellbauprojekts. „Aus Piko-89 und Teilen der 65 sollte eine Viere K entstehen", erzählt Schubert rückblickend. Letztlich blieb es beim Umbauversuch, nicht zuletzt wegen der Radsätze und daher wenig überzeugender Fahreigenschaften. Übrig blieb das doch recht formschöne IV K-Gehäuse, „eigentlich zu schade zum Wegschmeißen!" Schubert schmunzelt und meint das doch eher im übertragenen Sinne, denn Wegwerfen, nein, das tut ein tüftelnder Modellbauer wie er nun wirklich nicht.

„Und da kamen mir die seinerzeitigen Culemeyer-Transporte in den Sinn und ich beschloss, das Lokgehäuse mit einem zünftigen Rostschutzanstrich zu versehen", verrät Schubert und belegt eindrücklich, dass er so schnell nichts umkommen lässt.

Nicht ganz so zufrieden ist der gebürtige Freitaler mit seinem Werkstattschuppen, vielmehr mit der Inneneinrichtung. Obwohl die, teilweise Eigenbau, teilweise Modelle von Mo-Miniatur aus Ergolding, eigentlich jedem zumindest ein bewunderndes Ah der Überraschung entlockt, sobald Hans-Heinrich Schubert das Schuppendach lüftet.

Aber wer den Wahl-Höchstädter kennt, der weiß, welch gewichtigen Stellenwert für ihn Bewegung auf der Modellbahn auch abseits der Schienenstränge hat. „Als Transmissionsriemen für die verschiedenen Maschinen hatte ich zurechtgeschnittene Tonbänder vorgesehen, doch die wollten einfach nicht so wie ich und versprödeten oder rissen gar an der Klebestelle", schildert der Bewegungs-Enthusiast seine Misserfolge mit dem an sich recht vorbildgetreu wirkenden, zweckentfremdeten Material.

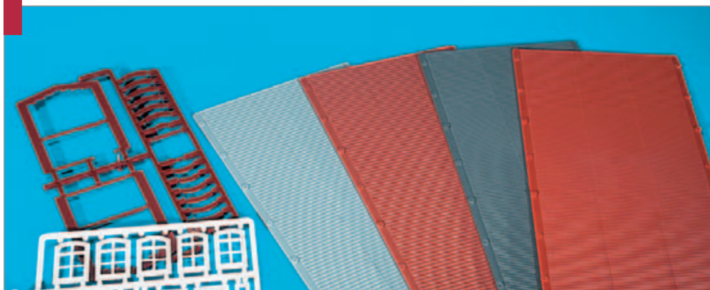
Aufgeben fehlt freilich in Schuberts Wortschatz. Und ebenso wenig wie die sächsische Anlage, die beim Blick auf den Gleisplan Erweiterungspläne enthüllt, ist der Diplom-Ingenieur im Unruhestand am Ende, mit seinem Latein ohnehin nicht. Und Gags gibt´s auch so auf der Anlage, eben eine echte Schubert-Komposition mit feinen Zwischentönen!

Karlheinz Haucke

Teil 2 in November-Ausgabe

Modellbahn Aktuell

Auhagen ▸ *Strukturplatten und Fenster*



Wellblech- und Trapez-Dekorplatten im Maßstab 1:100 (Bild) bieten Möglichkeiten des Selbst- oder Umbaus, ebenso Fenster und Fensterbögen in H0 (Bild). Eine Neuauflage erfährt der Bahnhof Barthmühle für H0, dessen Vorbild an der Elstertalbahn bewundert werden kann. Die Abdeck- und Umlenkkästen für Spannseile aus dem Stellwerksbausatz „Oschatz" sind nunmehr separat erhältlich. Zwei Buswartehäuschen nach Vorbild ostdeutscher Beton-Fertigteilbauten machen die H0-Neuheiten komplett. In TT wird eine moderne Dieseltankstelle ausgeliefert, die ab Epoche IV einsetzbar ist, und für N gibt es ein zum Bahnhof Krakow passendes Bahnwärterhaus. Info: www.auhagen.de.

SCHILDHAUER ▸ *Telegrafenmasten in H0*



Jan Schildhauer vertreibt Modelle des tschechischen Herstellers Icar und hat mehrere Nutz- und landwirtschaftliche Fahrzeuge für H0 im Neuheitenangebot. Außerdem bietet er seit kurzem Elektro- und Telegrafenmasten sowie Straßenlampen des polnischen Kleinserienherstellers Kluba an, die auch für deutsche Vorbilder eingesetzt werden können (Bild). Hinzu kommen funktionsfähige Weichenlaternen und Gleissperrsignale. Info und Bestellung: www.modellbahn-schildhauer.de.

HERPA ▸ *Wartburg Tourist in H0*

Tourist nannte sich die Kombi-Variante des DDR-Pkw Wartburg (Bild links), der ab 1967 mehr oder weniger unverändert über 20 Jahre lang das Herstellerwerk in Eisenach verließ. Die legendäre Borgward-Isabella wird als Kombiwagen und als Sport-Coupé mit geschlossenem Dach angeboten (beide Bild). Info: www.herpa.de.



Brekina ▸ *Fiat 126 in H0*

Im Vertrieb von Brekina gibt es das H0-Modell des polnischen Fiat 126. Der Nachbau des entsprechenden italienischen Pkw war auf nahezu allen polnischen Straßen ab den 1970er-Jahren zu finden. Info: www.brekina.de.

BACHMANN ▸ *Chinesischer Kesselwagen in H0*

Keineswegs die Adaption eines amerikanischen Wagens ist der Kesselwagen GQ 70, der ins China-Sortiment Bachmanns aufgenommen wird. Die H0-Neukonstruktion weist zahlreiche separat angesetzte Teile auf. Info: www.bachmanntrains.com.



ROCO ▸ *Eanos in H0*



Den vierachsigen O-Wagen Eanos gibt es in rotbrauner Farbgebung mit DB AG-Logo in H0 (Bild). Als Jumper bezeichnet wird ein digitales Kehrschleifenmodul (Bild), mit dem auch weitere Figuren wie Gleisdreiecke geschaltet werden können. Info: www.roco.cc.

RIETZE ▸ *Citaro der Bogestra in N*

Der Mercedes Benz Citaro nimmt als N-Busmodell für die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn-AG (Bogestra) Fahrt auf. Weitere VW-T5-Transporter gehen als H0-Einsatzbus mit und ohne Hochdach für verschiedene Organisationen, so für den Bamberger Katastrophenschutz und das Luxemburger Rote Kreuz, an den Start. Info: www.rietze.de.

US-Corner

Ordentlich Power gibt es diesen Monat für die N-Bahner unter den US-Fans: Eine Formneuheit ist die Dash 8-40CW aus dem Hause General Electric (GE), die Atlas nun im Maßstab 1:160 vorstellte. Der sechsachsige Typ wurde zwischen 1989 und 1993 von GE geliefert. Erstmals erhielt diese Baureihe das neue, breite Führerhaus, das so genannte „North American Safety Cab". Atlas liefert vorläufig UP-, Conrail, CSX- und Santa-Fe-Varianten. Von Kato rollt die legendäre E-Lok GG1 im so genannten „Tuscan Red" mit fünf goldenen Zierstreifen an. Die Pennsylvania Railroad (PRR) führte das Schema für zehn Loks 1952 ein. Athearn erfreut die US-Freunde mit der FP45, die schöne Schwester der SD45, aus dem Hause EMD. Dem N-Modell steht die Lackierung der Milwaukee Road in Orange und Schwarz recht gut. Atlas-, Athearn- und Kato-Produkte sind über Noch erhältlich. Infos: www.athearn.com, www.atlasrr.com, www.katousa.com, www.noch.de.

SCHUCO ▸ *MB LP608, THW-Kübelwagen in H0*

Für die H0-Berufsfeuerwehr Oberhausen ist der Mercedes-Benz LP608 (Bild) einsatzbereit. Für den THW-Ortsverband Darmstadt geht das H0-Modell des VW-Kübelwagens (Bild) auf Einsatzfahrt. Der T3-Bus in Kastenausführung (Bild) ergänzt den H0-Einsatzfuhrpark der Mainzer Feuerwehr. Auch als Piccolo-Neuentwicklung macht der VW-Bus der dritten Generation (Bild) eine gute Figur. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, www.schuco.de.

RIVAROSSI ▸ *E 632 der FS in H0*

In der Ursprungslackierung präsentiert sich in H0 die E 632 030 (Bild) der italienischen Staatsbahn FS. Am Haken hat die Elektrolokomotive einen UIC-X-Wagen erster Klasse (Bild) der FS. Zwei Steuerwagen der Typen MOVO und MOVE repräsentieren den FS-Nahverkehr in der zweiten Klasse. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Internet: www.hornby-deutschland.de.

Modellbahn Aktuell

FALLER ▸ *DHL-Logistikzentrum in H0*

Der moderne Postpaketdienst hält Einzug auf H0-Anlagen: Passend zu den DHL-Lkw des Car-Systems liefern die Gütenbacher das DHL-Logistikzentrum, eine Frachthalle mit 19 Rolltoren, Verladerampe und Büroanbau. Dem angekündigten Pferdegestüt eilen Pferdetransportanhänger, Turnierreitplatz und Longiergeläuf voraus. Alpenländische H0-Idylle verbreiten Moser-Hütte, Enzian-Apotheke und Sportgeschäft mit Gleitschirmschule. Info: Tel. (07723) 651-0, Fax -123.



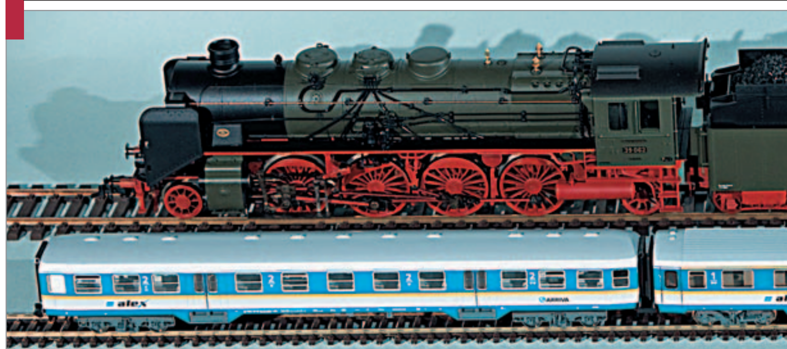
PREISER ▸ *Beach-Volleyballerinnen in H0*

Die Freibäder sind geöffnet, der Sommer ist auf dem Höhepunkt und mit ihm auch in H0 die Beach-Volleyballsaison, für die sich gleich vier Athletinnen ins Zeug legen. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

PIKO ▸ *Knickkesselwagen in H0*

Als „Wascosa OMV", eingestellt bei der DB AG, und als „CZ" der ČD kommen zwei weitere Knickkesselwagen-Varianten in den Handel. Ebenfalls ins H0-Classic-Sortiment rücken der Post b/8,5 der Deutschen Bundespost sowie der Kondrauer-Kühlwagen der DRG. Info: www.piko.de.

FLEISCHMANN ▸ *Grüne H0-39, blauer N-Alex*



Die junge Deutsche Reichsbahn orientierte sich bei der Farbgebung ihrer Dampflokomotiven zunächst noch am preußischen Länderbahn-Vorbild, ehe 1926 der rot-schwarze Regelanstrich verbindlich eingeführt wurde. So trug auch

TRIX ▸ *E 19 und 119 in H0*



Als Epoche-II-E 19 01 der DRG und als DB-119 002-4 (Bild) ist die Messeneuheit im Handel. Antriebskonzept, Fahreigenschaften und Zugkraft überzeugen, doch blieb die Ausführungsqualität hinsichtlich einiger Details hinter den Erwartungen zurück. Info: www.trix.de.

Brawa ▸ *DR-242 in N, AAE-Wagen in H0*



Die DR führte an ihren Neubau-E-Loks seit Anfang der 1970er-Jahre die rote Farbgebung mit weißem Signalstrich ein. Dabei ist die von Brawa für die N-242 124 (Bild) gewählte Lackierung noch nicht die endgültige Variante mit breiter und durchgehender Bauchbinde. Ein sechsachsiger N-Schwerlast-Flachwagen Samms (Bild) ergänzt DR-Güterzüge der Epoche III. In H0 bringt der Container-Doppelwagen „megafret" der Ahaus-Alstätter Eisenbahn (AAE, Bild) einen Modernisierungsschub für Epoche V. In DR-Güterzüge der Epoche IV gehört der O-Wagen Om 21 (Bild). Info: www.brawa.de.



39062 (Bild) noch den frühen DR-Anstrich. Zeitlos rot zeigten sich die Mitropa-Schlafwagen wie der sechsachsige WLAü preußischen Ursprungs der DR (Epoche III, Bild). Farbtupfer anderer Art bringt der Arriva-Länderbahn-Express, kurz Alex, als vierteiliges Set in N (Bild). Es enthält zwei Bnd und je einen Bm und einen Avmz. Info: www.fleischmann.de.

MÄRKLIN ▸ *Besatzungszonen-61 in H0*



In die Zeit der Besatzungszonen, hier der britischen, entführt das H0-Modell der 61001 (Bild). Noch ein Stück eleganter wirkt die 184 001-6 im blauen DB-Kleid (Bild). Der siebenteilige Kalkganzzug in Epoche-V-Ausführung der DB AG besteht aus der bestens gepflegten Ludmilla 232 365-7 und sechs Seitenentladewagen Tds 930 mit Schwenkdach, letztere recht überzeugend gealtert. Info: www.maerklin.com.

ESU ▸ *Innenbeleuchtungen*

In den Längen 255 und 380 Millimeter werden Sets für die Innenbeleuchtung von Wagen, aber auch Gebäuden angeboten und zwar in den Farbtönen „Warm white" und Gelb. Die Platinen sind kürzbar, die Helligkeit lässt sich einstellen. Die Innenbeleuchtung von Führerständen kann ein Set mit dem Farbton „Pure white" übernehmen. Alle Sets sind in den Nenngrößen N bis 0, das Führerstandsset auch für größere Spurweiten geeignet. Info: www.esu.eu.

WIKING ▸ *MB-G320-Gespann mit Arabella in H0*



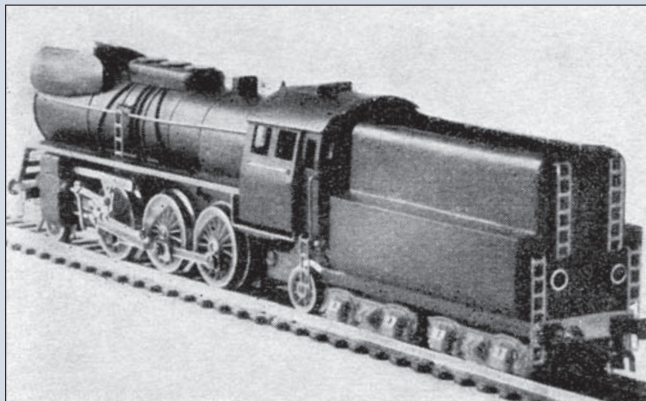
In Ermangelung der passenden Spurbreite findet die ursprünglich als Lloyd LP 900 eingeführte Borgward-Arabella keinen rechten Halt auf dem Anhänger des Mercedes-Benz G320 (Bild) in H0. Für das Laufer THW feiert der Audi Q7 (Bild) in edlem Schwarz einen weiteren Auftritt. Ebenfalls für das moderne Technische Hilfswerk in 1:87 tritt der MAN TGS mit zwei Abrollcontainern, Rosenbauer-Fox-Tragkraftspritze und Helfer (Bild) an. Info: www.wiking.de.

MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 50 JAHREN: *Ol-49 auf Piko-23-Basis*

● Die polnische Personenzugdampflok Ol-49 regte nicht erst Anatol Gacek zum Modellbau an (siehe MEB 8/2009). Auch DDR-Modellbau-Altmeister Fritz Hornbogen ließ sich von der Lok inspirieren, was ihm um so leichter fiel, da es mit der Altbau-23 von Piko in den 1950er-Jahren ein Lokmodell mit fast idealem Basisfahrwerk gab. Vor- und Nachläufer mussten etwas umgearbeitet werden, auch waren an den Drehgestellblenden des Tenders sowie an den Zylinderblöcken einige Änderungen notwendig. Das Gehäuse fertigte Fritz Hornbogen selbst. „So hat man eine in ihrem Aussehen vollkommen andere Maschine, welche durch ihre kurze gedrungene Bauart und den charakteristischen Tender keine Ähnlichkeit mehr mit der DR-23 hat. Sie wird dann zur weiteren Belebung der Modellbahnanlage beitragen." (MEB 9/1959)



OMC GERA

Vertreibung aus dem Bahnhof

Ein dank der vorjährigen Gartenschau wieder gepflegtes Empfangsgebäude, ein recht ansehnlicher Vorplatz und ein freundliches Innenleben: Geras Hauptbahnhof machte zuletzt nicht nur auf Bahnreisende einen durchaus positiven Eindruck. Kein Wunder, dass sich hier, genauer im Dachgeschoss, auch der Ostthüringer Modelleisenbahn-Club (OMC) Gera, ein eingetragener, als gemeinnützig anerkannter und über die Region weit hinaus bekannter Verein, wohlfühlte.

Ziemlich genau 15 Jahre dauerte dieser eigentlich für beide Seiten gewinnbringende Zustand. Doch dann machte die Bahn, sprich, das Management von Station und Service in Leipzig, mobil und seinen Dachgeschossmieter gleich mit: Dem OMC flatterte die Kündigung ins Haus. Das war im Juni 2008, ganze sieben Monate nach dem Abschluss der Ausbauarbeiten des OMC, dessen Bauleistung auf über 50 000 Euro geschätzt wird.

So weit, so ungut: Der OMC hat zwar mittlerweile ein neues Domizil, nämlich im Geraer Gewerbepark Keplerstraße, doch die Deutsche Bahn sieht ihren ehemaligen Mieter offenbar in Ermangelung weiterer Dachgeschossvermietung nach wie vor als günstige Einnahmequelle an: Der OMC-Vorstand sieht sich, übrigens nicht zum ersten Male, mit horrenden Nebenkostennachforderungen aus Leipzig konfrontiert und beschreitet nun in schierer Notwehr den Rechtsweg.

„Welchen Wert hat gemeinnützige Arbeit in dieser Gesellschaft überhaupt noch?" Das fragt sich nicht nur OMC-Vorsitzender Dietmar Lammel. *hc*

Foto: OMC



Da war die (Modell-)Eisenbahnwelt noch in Ordnung: Die Mitglieder des Ostthüringer Modelleisenbahn-Clubs Gera im Bahnhofs-Domizil.

MODELLBAUWETTBEWERB

SMV führt Tradition fort

Zum zweiten Mal wird die Sächsische Modellbahner-Vereinigung (SMV) für das Jahr 2010 zu einem europaweiten Modellbauwettbewerb aufrufen. Dies ist gleichzeitig der insgesamt siebte Modellbauwettbewerb der SMV. Eingeladen sind Eisenbahnmodellbauer, ob einzeln, in Gruppen oder als Verein, in allen Sparten und Altersgruppen. Insbesondere junge Modellbahnfreunde will die SMV ermutigen, ihre kreativen Leistungen untereinander zu messen und auch Vergleiche mit den „alten Hasen" in der Branche nicht zu scheuen. Für die besten Einsendungen werden in jeder Bewertungsgruppe attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Folgende Wettbewerbsgruppen stehen zur Wahl: A Triebfahrzeuge (A1 Eigenbau, A2 Umbau, A3 Frisur), B sonstige schienengebundene Fahrzeuge (B1 Eigenbau, B2 Umbau, B3 Frisur), C Hoch- und Kunstbauten, D funktionstüchtige Betriebsmodelle, E Vitrinenmodelle, F Dioramen, G Modellbau allgemein. Der vollständige Wortlaut der Ausschreibung und die Teilnahmeunterlagen können unter www.smv-aktuell.de heruntergeladen werden. Fragen zum Wettbewerb beantworten außerdem Rudolf Heinrich, Tel. (03521) 4635678, E-Mail: info@praezisionsmodellbau-heinrich.de, und Jürgen Krüger, Tel. (0351) 8309347, E-Mail: krueger@smv-aktuell.de. Eingesendet werden können die Modelle bis zum 13. August 2010 an: Sächsische Modellbahner-Vereinigung e.V., Geschäftsstelle im Vereinshaus Radebeul, Dr.-Külz-Str. 4, 01445 Radebeul. Die Wettbewerbsmodelle werden anlässlich des MOROP-Kongresses vom 4. bis 11. September 2010 in Stralsund vorgestellt, und die Siegermodelle werden auf der „Modell-Hobby-Spiel" 2010 in Leipzig am Stand der SMV präsentiert.

2. US-CONVENTION

US-Freunde, auf nach Rodgau!

Nach dem großen Zuspruch der 1. US-Convention veranstalten die HEB (Hobbyeisenbahner) e.V. in diesem Jahr die zweite Auflage dieser für Freunde der US-Modellbahn wertvollen Spezialschau. Wegen der hohen Besucherzahlen findet die diesjährige Convention in 63110 Rodgau-Nieder-Roden im Bürgerhaus in der Römerstraße 13 statt. Erwartet werden rund 3000 Besucher, die sich am Sonnabend, 19. September, von 10 bis 18 Uhr, und am Sonntag, 20. September, von 10 bis 17 Uhr eine interessante Auswahl von 18 Anlagen, zehn Schaustücken und Dioramen sowie drei Händleranlagen anschauen können. Sechs Anlagen wurden eigens für diese 2. Convention gebaut. Die Aussteller und Anlagen kommen aus fünf europäischen Ländern, vertreten sind fast alle gängigen Spurweiten. 18 auf das Themengebiet spezialisierte Händler werden ebenfalls in Rodgau erwartet. Nähere Informationen, auch zu Anreise und Übernachtungsmöglichkeiten, finden sich auf der Homepage der HEB: www.us-convention-brd.de.



MODELLEISENBAHN HAMBURG E.V.

60 Jahre Spur-I-Anlage

● Am 7. Oktober 1949 ging der erste Teil der großen Spur-I-Anlage nach Vorbild des Bahnhofes Hamburg-Harburg in Betrieb. Erbauer der ortsfesten Anlage, die 1956 mit dem Güterbahnhof, dem Kai sowie der Pfeilerbahn mit den Haltepunkten Elbbrücke und Oberhafen erweitert wurde, waren von Anbeginn die Freunde des Modelleisenbahn Hamburg e.V. (MEHEV). Zum runden Geburtstag dieser Anlage feiert der MEHEV am Wochenende 10. und 11. Oktober ein großes Eisenbahnfest: Die Spur-I-Anlage wird an beiden Tagen laufend vorgeführt. Besucher können an Stellwerken unter Anleitung Züge auf die Fahrt schicken, und Anlagenteile, die normalerweise für Besucher nicht zugänglich sind, können in kleinen Gruppen besichtigt werden. Zu sehen ist die Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte, Holstenwall 24, an beiden Tagen von 10 bis 17 Uhr.

NACHRUF

Leonhard Schwarz (†)

Er kannte Gott und die Welt, war stets gut informiert und versorgte uns mit manch nützlichem Insiderwissen: Unser freier Mitarbeiter Leonhard Schwarz ist am 29. Mai 2009 in Essen verstorben. Sein Herz wollte nicht mehr. Noch kurz bevor er ins Krankenhaus kam, hatte er mich angerufen, war wie stets zu einem derben Scherz aufgelegt und versprach, sich bezüglich einer geplanten Sonderfahrtenaktion in den Niederlanden alsbald wieder zu melden. Seine Sorge, die auch ein gewisses Maß an Unsicherheit ob der bevorstehenden Operation verriet, galt seinem umfangreichen Archiv, zusammengetragen in einem Leben voller Abenteuer, garniert mit der ihm eigenen Phantasie. Was nur die wenigsten wissen: Leonhard Schwarz, manchen als der „Büchsenmacher" bekannt, war auch ein gewiefter Modellbauer. Er konstruierte und fertigte in kleiner Serie ungewöhnliche Triebfahrzeug- und Wagenmodelle, häufig nach Schweizer Vorbildern, und baute Urmodelle für diverse Kleinserienhersteller. „Die Hölle mag mich nicht", war einer seiner von bissigem Optimismus geprägten Sprüche. Ich bin zuversichtlich, dass sich daran nichts geändert hat. Ich werde „Schwärzchen" und die erfrischende gegenseitige Flachserei vermissen! *Karlheinz Haucke*



MESSE-KALENDER

2. BIS 4. OKTOBER 2009:
Modell & Hobby, Leipzig.

30. OKTOBER BIS 01. NOVEMBER 2009:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen

5. BIS 9. NOVEMBER 2009:
Die Modellbahn, München, Veranstaltungscenter.

20. BIS 22. NOVEMBER 2009:
Faszination Modellbau, Bremen

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69
Fax (0211) 690 789-50
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de;

PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69, Fax (0211) 690 789-50

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422



VGB
| VERLAGSGRUPPE BAHN |



IM HUCKEPACK

Zwischen Freiburg und Novarra nutzen viele Brummifahrer die rollende Landstraße von „RAlpin“.

Foto: Armin Schmutz

Das Oktober-Heft erscheint am **16. September** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Slg. Huber

KOPF GEMACHT

Alte Kopfbahnhöfe wie Kempten ersetzte die DB durch Neubauten für durchgehenden Verkehr. Der Erfolg stellte sich nicht immer ein.

Außerdem

Fein nuancierte Laubvielfalt
Der Natur über die Schulter blickt das Modellbaumseminar und vermittelt die Kunst des Farbenspiels im Blätterdach.

Unerwartete TT-Wumme
Roco überrascht mit der DR-120 für die Spur der Mitte.

Runder Geburtstag im Südwesten
Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar wird 20 Jahre alt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

BESETZTE PLÄTZE

Nahverkehrs- und Reisezüge sind im Modell meist gähnend leer. Sebastian Koch sorgt für die Fahrgäste.



Foto: Sebastian Koch

Foto: Kirchberg



BASTEI INKLUSIVE

Klaus Richter erfüllte sich einen Traum: Die Elbtalbahn entsteht in H0 auf rund 200 Quadratmetern.



Foto: Herbert Neudert

PLOMBIERT NACH WESTEN

Via Gutenfürst erreichten Anfang Oktober 1989 die Flüchtlinge aus der Prager Botschaft in DR-Sonderzügen Hof in Bayern.